OSPREY MILITARY

CARROS LIGEROS

ESTADOUNIDENSES

M24 CHAFFEE,
M41 WALKER BULLDOG
M551 SHERIDAN

STEVEN J. ZALOGA TERRY HADLER

CARROS LIGEROS
ESTADOUNIDENSES

M24 CHAFFEE,
M41 WALKER BULLDOG,
M551 SHERIDAN

TEXTO:
STEVEN J. ZALOGA

ILUSTRACIONES EN COLOR:
TERRY HADLER

OSPREY MILITARY

RBA

Carros de combate n.º 26
Carros ligeros estadounidenses

Edita
RBA Coleccionables, SA
Redacción y administración:
Pérez Galdós 36, 08012 - Barcelona
Tel.: 93 415 73 74

Tel. nuevos suscriptores: 902 392 390
Tel. atención al cliente: 902 392 395

Realización
RBA Realizaciones Editoriales, SL
Pérez Galdós 34, 08012 - Barcelona
Edición: Ignasi Borbonet
Asesoría técnica: Juan Antonio Guerrero
Traducción: Pere Rubiés
Maquetación: Lluís Sanosa

Edición Original
Título original: *US Light Tanks, 1944-84*
by Osprey Publishing Ltd. 1984
Elms Court, Chapel Way, Botley, Oxford OX2 9LP, UK
Editor: Martin Windrow
Fotografías: © Osprey Publishing Ltd. 1999

© de la edición española, RBA Coleccionables, SA, 1999
© 1984 Osprey Publishing Ltd.

ISBN: 84-473-1595-9
Depósito legal: B-45427-1999

El editor se reserva el derecho de modificar el precio de venta de los componentes de la colección en el transcurso de la misma, si las circunstancias del mercado así lo exigieran.

Impresión
NOVOPRINT, SA

Distribuye para España
Marco Ibérica Distribución de Ediciones, SA (MIDESA)
C/ Aragoneses, 18
Pol. Ind. de Alcobendas
28108 Alcobendas – Madrid
Tel.: 91 484 39 00

Argentina
RBA Argentina, SA. Esmeralda 740, oficina 1209, código postal 1007.
Tel.: 14-393-1433/1443. Capital Federal
Distribuye:
Capital: Huesca-Sanabria, SA. Baigorri 103,
código postal 1282. Tel.: 14-304-3510/3463. Capital Federal
Interior: DGP. Alvarado 2118/56, código postal 1290.
Tel.: 14-301-9970. Capital Federal

México
Editores RBA México, SA de CV. San Luis Potosi 211, despacho 100,
Col. Roma, C.P. 06700 México DF. Tel.: 264.08.84/41
Distribuye:
Distribuidora Intermex, SA de CV. Lucio Blanco n.º 435,
Azcapotzalco, C.P. 04200 México DF. Tel.: 230.95.00

Colombia
RBA Colombia, SA. Calle 100, n.º 8A - 55, Torre C, oficina 407.
Tel.: 621.03.20. Santafé de Bogotá
Distribuye: Distribuidoras Unidas, SA. Transversal 93, n.º 52-03.
Tel.: 413.93.00. Santafé de Bogotá

Pida a su proveedor habitual que le reserve un ejemplar de CARROS DE COMBATE. Al comprar la obra cada semana en el mismo kiosco o librería nos permite la distribución a los puntos de venta con mayor precisión, y usted conseguirá un servicio más rápido y eficaz.

Impreso en España – Printed in Spain – Agosto 2000

Nota del autor

El autor desea expresar su gratitud al tte. col. James Loop (EE UU, retirado), Pierre Touzin, George Balin y Simon Dunstan por su generosa ayuda en la selección de fotografías y material ilustrativo utilizado en la preparación de este libro.

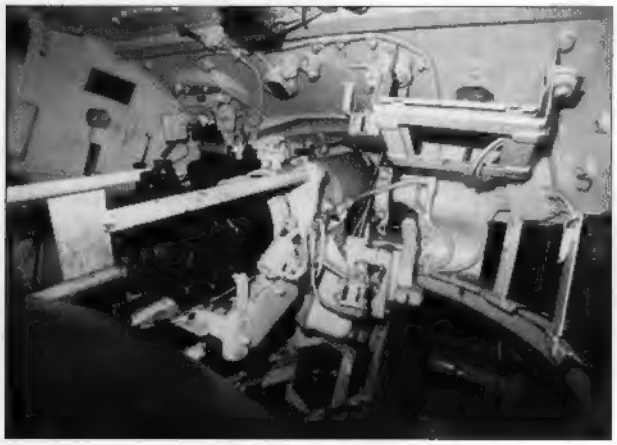
CARROS LIGEROS ESTADOUNIDENSES

ORÍGENES BÉLICOS

Durante la Segunda Guerra Mundial los principales carros ligeros del Ejército de EE UU eran el M3A1 y el M5A1, llamados popularmente Stuart. Inicialmente, los batallones de carros norteamericanos estaban configurados como de carros ligeros o de carros medios, estando totalmente equipados con carros ligeros Stuart, o con carros medios M3 o M4. Sin embargo, la experiencia del campo de batalla en el norte de África indicaba que los batallones de carros ligeros eran un lastre. Su cañón de 37 mm era inadecuado contra los carros alemanes de la época y tampoco resultaba muy útil contra objetivos desprotegidos, como tropas atrincheradas. Su blindaje podía ser penetrado por casi cualquiera de las armas contracarro enemigas, y prácticamente sólo ofrecía protección contra las armas portátiles. Sin embargo, su excepcional movilidad era muy apreciada.

Muchos oficiales de carros que habían servido en batallones de carros ligeros, instaban a que los M3A1 y M5 fuesen retirados del servicio en favor del uso generalizado de M4 Sherman en los batallones de carros. Este punto de vista se iba diluyendo a medida que se abría camino hacia arriba en la cadena de mando. En contraste con los comandantes de compañía o de batallón, cuyas opiniones se basaban principalmente en desastrosas experiencias en el campo de batalla norteafricano, los generales que servían en el Cuartel General de la Fuerza Acorazada y en el de las Fuerzas de Tierra del Ejército eran acosados constantemente por representantes de la industria y funcionarios del Gobierno que se oponían a interrumpir la producción del M5. A estos oficiales les preocupaba que una tal interrupción echase a perder los esfuerzos realizados para alcanzar unos objetivos de producción de carros muy elevados, ya que las fábricas que producían el pequeño y simple carro ligero M5 no podían ser convertidas inmediatamente a la producción del Sherman. La producción era cuantiosa porque la industria de carros estadounidense estaba produciendo vehículos acorazados, no sólo para las fuerzas armadas de EE UU (que absorbían la mitad de la

El M24 intervino abundantemente en combate en los meses finales de la Segunda Guerra Mundial. En la foto, un soldado de infantería viaja sobre un Chaffee de la 20.ª Div. Acor. en Salzburgo, Austria, el 4 de mayo de 1945, que pasa cerca de los restos ardientes de dos Bergepanther alemanes. (Foto: US Army.)



Comparado con el M5A1 Stuart –su predecesor en el cometido de carro ligero–, el M24 era espacioso. Éste es el puesto del cargador en la torre de un Chaffee, a la derecha del cañón M6 de 75 mm; el visor del tirador puede verse en el extremo alejado del cierre. (Foto: Zaloga.)

producción), sino también para los países aliados, mediante el programa de Préstamo y Arriendo. Los oficiales de estado mayor trataron de conciliar ambas actitudes contradictorias, reorganizando en 1943 los batallones de carros estadounidenses en un sólo tipo: en cada batallón habría una sola compañía ligera y tres compañías de carros medios M4. Los planes de producción del M5 se recortaron de acuerdo con esta decisión.

En 1943 estaba listo para la producción un sustituto del M5, el carro ligero M7. Sin embargo, las quejas sobre la falta de blindaje y potencia de fuego del M5 habían provocado constantes aumentos de blindaje y otras mejoras en el M7, que acabó resultando un vehículo casi tan pesado y costoso como el carro medio M4, pero de menor utilidad en combate. En consecuencia, siguió produciéndose el carro ligero M5A1, para gran disgusto de las tropas que se veían obligadas a utilizarlo. Los trabajos se desplazaron hacia un nuevo proyecto de carro ligero, basado en el veloz cazacarros M18 Hellcat, de mucho éxito. El resultado fue, en 1944, el carro ligero M24 Chaffee, nombrado así en honor del fundador de la Fuerza Acorazada de EE UU, el general Adna Chaffee.

El empleo táctico de los carros ligeros estadounidenses se resumía en una de las circulares de entrenamiento de una división acorazada: «la compañía de carros ligeros proporciona un elemento rápido y móvil que puede utilizarse para explotar el éxito de los carros medios (compañías), para llevar a cabo reconocimientos en combate, o para actuar de fuerza de cobertura del batallón (de carros)». Esta doctrina contrasta con la práctica alemana o británica, en la que los automóviles blindados constituían el medio principal de reconocimiento táctico. El Ejército de EE UU, como el de la URSS, prefería los vehículos acorazados sobre orugas debido a su mejor movilidad en el campo de batalla, en terreno accidentado o en las distintas condiciones estacionales. Mientras que todos estaban de acuerdo en la gran movilidad como principal requerimiento para los carros ligeros, la doctrina táctica del Ejército de EE UU planteaba graves problemas a los proyectistas de carros norteamericanos.

Por un lado, el cometido de reconocimiento no exigía un cañón de gran calibre, puesto que la intención de las unidades de reconocimiento no era abrirse camino combatiendo a través de las líneas enemigas para obtener información, sino conseguirla a base de velocidad y sigilo. No obstante, el hecho de que una cuarta parte de los efectivos acorazados del batallón estuviese constituido por carros ligeros, hacía que la doctrina táctica insistiese también en la capacidad de los carros ligeros para la seguridad de los flancos y la explotación, dos co-

Después de la guerra, los M24 permanecieron en Alemania, en la Fuerza de Paz; cada regimiento tenía una sección de Chaffee. El distintivo de la Fuerza de Paz era un disco blanco con un aro interior azul, y una «C» (de «Constabulary») central azul cruzada por un rayo rojo, como se ve en el frente de este carro. (Foto: National Archives.)

El primer carro norteamericano en entrar en acción en Corea, en 1950, fue *Rebel's Roost*, un Chaffee de la Compañía de Reconocimiento de la 24.ª División de Infantería; el enfrentamiento, contra los T-34/85 de la 105.ª Brig. Acor. norcoreana, tuvo lugar en Chonui el 10 de julio. En los guardabarros frontales de este carro figuraban los códigos en blanco «24X»y «24-R21»; las estrellas nacionales blancas del lado de la torre y glacis estaban tapadas con lodo. (Foto: US Army.)

metidos para los que se necesitaba potencia de fuego. El cañón de 37 mm del M5 estaba claro que no satisfacía estos requerimientos, ni tampoco el de 57 mm del M7. En consecuencia, se escogió el cañón M6 de 75 mm –un cañón de poco peso, originalmente desarrollado para el bombardero cañonero B-25 Mitchell– para el nuevo carro ligero M24.

Curiosamente, los soviéticos llegaron a conclusiones parecidas en el proyecto de su carro ligero K-90, en 1944-45, el cual estaba armado con un cañón de 76 mm y posteriormente dio origen al carro ligero anfibio PT-76. Entretanto los alemanes, que no cargaban a sus carros ligeros de reconocimiento con cometidos secundarios como hacían los ejércitos norteamericano y soviético, adoptaron en 1944 el carro de exploración Lynx, armado sólo con un cañón de 20 mm. Un carro de exploración especializado como el Lynx era una extravagancia que Alemania difícilmente se podía permitir en 1944, por lo que se fabricó en muy poca cantidad. En cambio, los carros ligeros polivalentes, como el M24 norteamericano y el PT-76 soviético, aunque tal vez no completamente satisfactorios en ninguno de sus varios cometidos, seguían teniendo una mayor utilidad en conjunto, y, consecuentemente, se construyeron en grandes cantidades.

A causa del retraso provocado por el fracaso del proyecto del M7, no se dispuso de un sustituto del M5A1 hasta finales de 1944, por lo que éste continuó siendo el carro ligero norteamericano más numeroso en los batallones de carros hasta el final de la Segunda Guerra Mundial. El primer M24 fue fabricado en abril de 1944, y el primer lote empezó a distribuirse entre las tropas del teatro de operaciones europeo en diciembre de 1944, durante la batalla de las Ardenas. El M24 no entró en combate en el teatro del Pacífico.

El M24 fue muy bien recibido por los carristas de las divisiones acorazadas, batallones de carros

Un M24 y un carro medio M46 del 64.° Batallón de Carros Medios dan apoyo a soldados de la 3.ª Div. Inf. durante la lucha en Corea, el 18 de febrero de 1952. En esta etapa de la guerra, los M46 y M4 se hicieron cargo de la mayor parte de las tareas propias de los carros, por las insuficiencias del M24 en un cometido para el que nunca fue proyectado. (Foto: US Army.)

independientes y escuadrones de reconocimiento de caballería que tuvieron la suerte de ver sustituidos sus M5A1. El Chaffee era más espacioso y tenía una potencia de fuego netamente superior. Seguía estando demasiado débilmente blindado para resistir el fuego de un cañón de carro o contracarro, pero hacia finales de 1944 la mayoría de batallones de carros habían aprendido a utilizar sus viejos M5A1 con circunspección para minimizar el peligro que representaba su débil blindaje, y el M24 se emplearía de forma similar. En las divisiones acorazadas, un cometido muy extendido de los carros ligeros era dar apoyo a los semiorugas de la infantería mecanizada. Dado que los semiorugas estaban también débilmente blindados, era fácil armonizar la forma de actuar de estos vehículos con los carros ligeros. No obstante, también sería probablemente cierto decir que la mayoría de carristas hubiese preferido cuatro compañías de carros medios M4 que tres de éstos y una de carros ligeros, incluso con el superior carro ligero M24. En 1944-45, los cañones contracarro, los Panzerfaust y otras armas estaban disponibles en tal cantidad en el Ejército alemán (en comparación con su relativa escasez en 1940-41, cuando se conformó la doctrina del carro ligero) que hay que cuestionar la utilidad de dichos carros para cualquier otro cometido que no fuese el de exploración. No obstante, el M24 continuó en producción, fabricándose 4.415 hasta junio de 1945.

El cañón de baja velocidad M6 confería al M24 muy pocas posibilidades contra los carros alemanes de la época. No podía penetrar frontalmente a ninguno de los tipos principales, teniendo éxito sólo en ciertos disparos laterales y posteriores a corto alcance. El cañón estaba en realidad concebido para ser utilizado contra objetivos desprotegidos, como camiones, edificios y tropas atrincheradas. Empleaba la misma munición que el cañón de 75 mm del M4 Sherman y, por lo tanto, tenía un útil proyectil rompedor. Ocasionalmente, sin embargo, hubo éxitos de fortuna contra los Panzer. Por ejemplo, a principios de marzo de 1945, varios M24 de la Sección F, 4.° Escuadrón de Reconocimiento de Caballería, se tropezaron con un par de Tiger en las afueras de Domagen, en Alemania. Ambos bandos se quedaron igualmente sorprendidos por el encuentro; pero los M24 tenían la ventaja de un giro más rápido de la torre, y antes de que los alemanes pudiesen dirigir sus grandes y pesadas torres contra sus enemigos de peso pluma, los

M24 acertaron con varios proyectiles rompedores en el blindaje lateral y posterior de la torre de los Tiger. Los proyectiles no penetraron, pero detonaron la munición y pertrechos internos, que incendiaron ambos carros. Este incidente no inspiró a otras tripulaciones de M24 a salir a la caza del Tiger, pero acentuó el hecho de que los cálculos sobre el papel no pueden predecir de un modo absoluto el resultado de las batallas de carros, debido a los caprichos de las circunstancias, de la suerte y de la habilidad de las tripulaciones.

Durante la guerra se suministraron pequeñas cantidades de M24 a Gran Bretaña y la URSS. Terminada la misma, un gran porcentaje de M24 fue cedido a numerosos ejércitos extranjeros, donde constituyeron el núcleo de nuevas unidades acorazadas; en el Ejército de EE UU el uso más activo de los M24 fue en las secciones de diez carros ligeros agregadas a los regimientos de la Fuerza de Paz, siendo empleados en tareas de seguridad en Alemania.

Un Chaffee, llamado *Eagle Claw*, desalojando francotiradores en Corea, el 20 de mayo de 1951. Inútil contra el T-34/85 soviético, el M24 seguía siendo efectivo como apoyo de la infantería, contra tropas enemigas carentes de armas contracarro. (Foto: US Army.)

El M24 en Corea

La apresurada desmovilización del Ejército de EE UU después de la guerra lo dejó mal preparado para enfrentarse a la crisis provocada por la invasión de Corea del Sur en el verano de 1950. Aunque había cuatro batallones de carros, asignados a las cuatro divisiones de infantería en misión de fuerza de ocupación en Japón, de hecho estos batallones tenían una sola Compañía «A» cada uno, con unos 17 carros ligeros M24 Chaffee. No se habían entregado a los batallones los más pesados M4A3E8 Sherman por miedo a estropear las carreteras y puentes ligeros japoneses. Las divisiones de infantería tenían también una compañía de reconocimiento orgánica cada una, con otros 17 Chaffee. Estos carros fueron enviados precipitadamente a Corea, y constituyeron casi la única fuerza acorazada estadounidense hasta que empezaron a llegar los M4 y M26 en agosto.

El M24 no fue nunca proyectado para enfrentarse a los carros medios enemigos, y no era rival para el temido T-34/85. El 10 de julio de 1950 se libró el primer encuentro de la guerra, entre varios M24 de la 24.ª Compañía de Reconocimiento y algunos T-34/85 de la 105.ª Brigada Acorazada norcoreana. Se perdieron dos M24, pero, para honra

Un M24 del 79.° Bón. de Carros patrulla por el perímetro de la base aérea de Kimpo en febrero de 1951. Obsérvese el panel naranja fluorescente de identificación aérea extendido sobre el techo de la torre. (Foto: US Army.)

de las tripulaciones de Chaffee, un T-34/85 fue destruido. No obstante, sólo la llegada de carros estadounidenses más pesados detuvo la marea de las fuerzas acorazadas norcoreanas. El M24 continuó sirviendo en las compañías de carros ligeros de los batallones de carros en Corea, así como en las compañías de reconocimiento divisionarias, hasta 1953.

EL M41 WALKER BULLDOG

El ascenso de temperatura en la Guerra Fría después de 1947 llevó al Ejército de EE UU a reevaluar sus planes para las unidades acorazadas. Tras las dolorosamente obvias lecciones de 1942-45, el Ejército decidió finalmente suprimir las compañías de carros ligeros de los batallones de carros, que ahora se compondrían íntegramente de carros medios. No obstante, cada división acorazada tendría un batallón de reconocimiento con 30 carros ligeros, además de otros 28 dispersos entre las unidades divisionarias, tres para exploración en cada mando de combate, y dos para cada batallón de carros y de infantería acorazada. Estos planes no se llevaron a cabo hasta 1952 y no estaban aún generalizados en los batallones que combatieron en Corea.

Además de su empleo en las compañías de carros ligeros, en la Segunda Guerra Mundial éstos se habían utilizado en unidades de caballería mecanizada. Aunque fueron concebidas para la exploración, estudios de posguerra descubrieron que en 1942-45 estas unidades se emplearon como sigue: en combate defensivo, un 33 % del tiempo; en operaciones especiales (como defensa móvil o limpieza de la retaguardia), un 29 %; en tareas de seguridad (como protección del flanco de otras unidades), un 25 %; en operaciones ofensivas, un 10 %; y en tareas de exploración (su principal cometido táctico), sólo el 3 % del tiempo. Esto tenía serias implicaciones en el proyecto de carros ligeros. Mientras que los estrategas del Ejército habían aceptado conservar los carros ligeros si se empleaban básicamente para explorar, por el estudio era evidente que de hecho se utilizaban principalmente en otros cometidos para los que no eran totalmente adecuados. Seguía existiendo la opinión general de que

se necesitaba un carro de exploración ligero y móvil para equipar los nuevos batallones de reconocimiento; pero el Ejército había llegado finalmente a la conclusión de que el carro de exploración debía estar armado con un cañón de poder suficiente para enfrentarse a los carros enemigos que era probable que encontrase, cuando el carro ligero se utilizaba en sus demás cometidos, aparte de la exploración. El M24 no podía llevar un cañón mucho más pesado, por lo que se precisaba un proyecto completamente nuevo. Aunque el nuevo carro no tenía que ser significativamente distinto del M24 en cuanto a blindaje o movilidad, poseería una mayor potencia de fuego.

El proyecto se inició en julio de 1946 y el vehículo se designó T37. Una consideración secundaria en el programa era el desarrollo de un carro lo bastante ligero para ser transportado por aire; pero este requerimiento no afectó seriamente al diseño, aparte de poner ciertas restricciones al peso y medidas del vehículo. Se dio también por sentado que el T37 serviría de base a una serie de vehículos relacionados, como cañones y obuses autopropulsados y transportes acorazados de personal, al igual que había ocurrido con el anterior M24.

El T37 incorporaba un mecanismo eléctrico de giro de la torre, telémetro óptico y elevación asistida del cañón. El programa de desarrollo preveía tres torres, de creciente grado de sofisticación. La torre de la Fase 2 añadía el cañón mejorado T91 de 76 mm y un sistema de estabilización del cañón desarrollado por Vickers; la torre de la Fase 3 debía poseer carga automática. A causa de las diferencias entre las torres de las Fases 1 y 2, se decidió cambiar la designación del carro correspondiente a la Fase 2, a T41. Su cañón de 76 mm estaba pensado para habérselas con el T-34/85, por entonces el carro estándar del arsenal soviético.

Los prototipos del T41 se completaron en 1949, y el carro entró en período de pruebas. Se expresó cierta preocupación por el coste muy elevado del carro, a causa de su caro telémetro óptico y otros elementos avanzados. Esto condujo al desarrollo de una torre de menor coste, que se instaló en el prototipo T41E1. Trabajos posteriores llevaron a la adición de un nuevo sistema hidráulico de giro de la torre para sustituir al eléctrico del T41E1, dando lugar al T41E2. Los ensayos con ambos vehículos tuvieron éxito. Debido al desguace de gran cantidad de equipo en la posguerra, el Ejército de EE UU estaba desesperado

El Ejército de la República de Corea empezó a recibir M24 en 1953; este carro servía en el Centro de Entrenamiento de Carros surcoreano de Kwang-ju; véase la lámina B2. (Foto: US Army.)

por tener nuevos carros, y autorizó a Cadillac a empezar a construir el T41E1 aún antes de tener el tipo de clasificación. Los primeros T41E1 se fabricaron a mediados de 1951 y se distribuyeron entre las tropas durante el mismo año. Se completaron en total 1.802 T41E1 antes de que la producción cambiase al mejorado T41E2. Finalmente, en mayo de 1953 las dos versiones recibieron la clasificación de tipo como M41 y M41A1. Cambiando totalmente respecto a prácticas anteriores, el nuevo carro fue apodado «Little Bulldog», en lugar de recibir el nombre de algún general estadounidense famoso. Sin embargo, en 1951 se decidió nombrar el carro en honor del gral. W.W. Walker, tras su fatal accidente de jeep en Corea. Ello dio lugar al poco habitual nombre de carro Walker Bulldog. Es interesante notar que en noviembre de 1950 el Ejército cambió oficialmente la designación del T41 de «carro ligero» a «carro de combate con cañón de 76 mm». Esto hizo del M24 el último carro en ser designado oficialmente como «carro ligero» en el Ejército de EE UU, aunque seguimos utilizando aquí este término como forma útil de distinguir entre los carros de combate y sus hermanos menores.

El M41 fue muy popular entre las unidades acorazadas y de caballería acorazada norteamericanas donde sirvió. Era rápido, ágil y sensible, tres características muy apreciadas en un carro de exploración. El cañón era adecuado para habérselas con el T-34/85, pero hacia la época en que el M41 llegó finalmente a escena, había aparecido el T-54, hecho que redujo en buena medida la utilidad del M41 en

el combate contra carros. Algunos antiguos tripulantes de M41 se quejaban de que la torre estaba bastante atestada a causa de todo el equipo asociado al mecanismo de giro de la torre, al sistema de estabilización y al cañón. Una característica más preocupante era el riesgo que corría el conductor cuando iba con la cabeza fuera de la escotilla, ya que si el cañón giraba hacia la izquierda sin él advertirlo podía sufrir graves heridas en la cabeza. El M41 era también un carro muy ruidoso, con un motor que chirriaba fuertemente. Esto no era muy apreciado por las tripulaciones de reconocimiento, pero las dinámicas prestaciones del motor ciertamente sí que lo eran. Como muchos carros estadounidenses de este período, el M41 y el M41A1 tenían un consumo de gasolina escandaloso, pero fue finalmente corregido en septiembre de 1956 con el desarrollo de un motor modificado con inyección de combustible. Los nuevos carros de serie con el motor AOSI-895-5 fueron clasificados como M41A2, y los carros anteriores con dispositivos de inyección de combustible añadidos, se clasificaron como M41A3. La producción del M41 y sus variantes totalizó unos 5.500 carros, antes de que cesase la misma a finales de los años 50.

Como ya se ha dicho, la reorganización de las divisiones acorazadas estadounidenses de 1952 colocó el grueso de los M41 de la división en el batallón de reconocimiento divisionario, con 30 carros. Los 28 carros restantes estaban dispersos, como carros de exploración, entre los demás batallones de la división. El cambio a la organización «pentatónica» de 1957-59 rebajó el número de M41 en una división acorazada a 54 carros. La reorganización ROAD de 1962-64 tuvo un impacto más importante, y el número de M41 se redujo a 40: 18 en un escuadrón de caballería acorazada divisionario, y dos en cada uno de los batallones de carros y de infantería mecanizada. Hubo también modificaciones sustanciales dentro de las unidades de caballería acorazada.

Un Chaffee del 81.º Recon., 1.ª Div. Acor., en Nuevo México en 1952; estos carros empezaron a ser sustituidos por el nuevo M41 al año siguiente. El distintivo de la torre, en amarillo, identifica la Cía. «A» a la manera británica; debajo está el nombre, *Anadarko*. (Foto: US Army.)

Poco antes de cesar la producción del M41, los equipos de ingenieros del Arsenal de Detroit iniciaron el desarrollo de una versión del M41, con cañón de ánima lisa de 90 mm, llamada T49. Aunque se ultimaron dos prototipos, no llegó a entrar en producción. Hubo todavía un ulterior desarrollo del M41; en febrero de 1953 comenzaron planes para el desarrollo de un nuevo carro ligero, designado T71, mucho más pequeño y menos costoso que el M41, y armado con el mismo cañón que éste. No se derivó producción alguna del T71, ya que en 1954 el Ejército dio permiso a AAI Inc. para desarrollar su propia concepción de un nuevo carro ligero de diseño radicalmente novedoso, que fue construido en forma de prototipo como T92. Su atractivo principal era ser más ligero y pequeño que el M41. Aunque el M41 era transportable por aire, no podía ser lanzado en paracaídas. Dado el interés creciente a mediados de los años 50 por el despliegue rápido de las divisiones norteamericanas en las áreas de crisis, una configuración como la del T92 dio pie a muchas discusiones. El inconveniente principal era la creciente constatación de que el cañón de 76 mm del T92 no era realmente adecuado para enfrentarse a los carros estándar soviéticos como el T-54, y que un cañón de 90 mm era demasiado pesado para ese bastidor. La producción en serie del T92 no fue autorizada.

EL M551 SHERIDAN

A finales de los años 50, los planificadores del Ejército se habían dado cuenta de que el M41 sufría el problema tradicional de los carros ligeros: insuficiente potencia de fuego contra los carros de combate coetáneos. Desgraciadamente, la solución obvia de utilizar un calibre mayor tenía muchos inconvenientes. El más importante era que, a mayor cañón, más pesado era el bastidor que se precisaba, por lo que el inevitable incremento de peso

Aunque el M41 sustituyó rápidamente al M24 en las unidades acorazadas, el Chaffee continuó en servicio en otras organizaciones. Éste servía en la 196.ª Agrupación de Combate Regimental, en Fort Richardson, Alaska, en junio de 1954. Debajo del nombre, *Cleo*, está la insignia triangular amarilla/roja/azul de la Fuerza Acorazada. (Foto: US Army.)

asociado al mayor cañón condenaba también toda esperanza del Ejército de emplear tal vehículo en un cometido aerotransportado utilizando paracaídas. Estos dos requerimientos aparentemente incompatibles –poco peso, que permitiese el uso de un nuevo carro ligero en las divisiones aerotransportadas, y un cañón mayor que ofreciese capacidad contracarro más adecuada– casi pusieron fin a toda esperanza de un futuro carro ligero. Sin embargo, en enero de 1959 se iniciaron nuevos estudios conceptuales sobre un nuevo sistema revolucionario que parecía soslayar este problema tradicional de los carros ligeros.

En lugar de utilizar un cañón de ánima rayada, con las intensas fuerzas de retroceso resultantes, se sugirió un novedoso cañón/lanzamisiles. El principal proyectil contracarro sería un pequeño misil, que produciría una fuerza de retroceso modesta sobre el bastidor, y, en consecuencia, no exigiría el empleo de un carro especialmente grande o pesado. Este proyectil guiado daría al carro ligero una capacidad contracarro superior a la de la mayoría de cañones coetáneos de gran calibre, tanto en términos de penetración como de precisión a largo alcance, aunque a un coste elevado por proyectil. Para reducir los costes, el proyectil rompedor sería del tipo convencional disparado por cañón. El sistema recibió el nombre en código de Shillelagh, y se planeó incorporarlo en un nuevo carro ligero, una nueva versión del carro M60, y en el nuevo carro de combate MBT-70.

Al nuevo carro ligero se le dieron las rimbombantes siglas AR/AAV, o vehículo de reconocimiento acorazado/asalto aerotransportado, XM551. En 1960 se escogió a General Motors para desarrollar el carro en sí; en 1961 se realizaron las primeras pruebas de tiro del Shillelagh, empleando una torre de prueba XM551 sobre un casco de M41. El programa de desarrollo del Shillelagh resultaría uno

Un M24 «Bison» del 1.er Régiment de Chasseurs à Cheval francés patrullando en Indochina en 1953; compárese con el de la lámina A2. El lado de la torre ostenta el bello emblema regimental a todo color; pintados en blanco sobre bandas negras en la plancha del glacis figuran el nombre, *Oudenarde*, y el número, «IC-93015». Nótese que por esas fechas la mayoría de unidades francesas tenían una parte del personal reclutado localmente. La poca presión sobre el suelo del M24 lo hacía manejable hasta en el pantanoso terreno de Tonkín. (Foto: ECPA.)

de los intentos de desarrollo de carros más complicados y controvertidos de los años 60, contribuyendo al abandono del programa del MBT-70 y ocasionando serias repercusiones en el despliegue del carro M551.

Los problemas surgieron por el carácter excesivamente ambicioso de ciertos aspectos del programa. El Ejército de EE UU no sólo estaba planeando el desarrollo de un tipo de cañón/lanzamisiles radicalmente nuevo, sino que también pretendía disponer por primera vez de un proyectil con un casquillo totalmente «autoconsumible». La necesidad de esta característica procedía de que el Shillelagh debía utilizarse en el MBT-70. Éste estaba concebido para poder moverse en un ambiente químicamente contaminado, y la necesidad de eliminar del interior de un carro atestado los voluminosos casquillos de latón de los proyectiles disparados planteaba graves problemas. Casquillos consumibles, hechos de materiales que se vaporizasen (excepto un pequeño extremo de latón) al disparar el cañón, ofrecían la solución a este problema. O eso se esperaba...

En realidad, la munición sin casquillo fue una fuente de constantes problemas. Pruebas con el proyectil convencional rompedor mostraron que era sensible a la humedad, la cual deformaba el casquillo e imposibilitaba introducir aquél en la recámara apropiadamente. Algunos proyectiles que *fueron* introducidos, habían absorbido tanta humedad, que el casquillo no se consumió completamente. La consecuencia era que, cuando se cargaba el siguiente proyectil, en ocasiones detonaba espontáneamente en contacto con restos ardientes del casquillo anterior presentes todavía en el tubo, con los resultados que pueden imaginarse. Irónicamente, el proyecto del sofisticado misil contracarro MGM-51A transcurrió tranquilamente, aunque su fiabilidad continuaba siendo baja. El proyecto del carro también progresó con relativa placidez; en abril de 1965 se concedió el primer contrato para una producción inicial limitada del XM551 Sheridan, aún cuando el problema de la munición no estaba completamente resuelto.

La precipitación con la que se puso en producción el Sheridan complicó aún más los problemas de mu-

Durante los años 60, el Ejército austríaco utilizaba los M24 junto con los T-34/85 suministrados por los soviéticos. (Foto: Ostreich Heeresbild.)

nición, al ejercerse una mayor presión sobre los equipos de proyecto para corregir este problema casi intratable. Los carros se completaban, pero no podían desplegarse, tanto por falta de la nueva munición como por modificaciones que se revelaron necesarias tras realizar nuevas pruebas de campo con dicho sistema de cañón. La controversia del Sheridan se convirtió en una fuente importante de altercados en el seno del Ejército, entre las agencias que intervenían en el desarrollo; por una parte, las que continuaban apoyando el programa y prometiendo una rápida rectificación de los problemas, y por otra las que representaban a las unidades sobre el terreno, que se mostraban reticentes a seguir con toda producción ulterior mientras no se desarrollase un proyectil convencional satisfactorio.

Las agencias en pro de su desarrollo prevalecieron, y la clasificación de tipo del Sheridan como M551 se aprobó en mayo de 1966. Se probaron varios nuevos revestimientos en la munición para tratar de superar los problemas de humedad, pero ninguno resultó satisfactorio. Finalmente, se desarrolló una bolsa que sellaba el proyectil hasta estar listo para el disparo. Ni siquiera esto era totalmente satisfactorio, y el Ejército decidió añadir en su lugar un sistema de limpieza del cañón, que incluía un cierre abierto, después de completarse varios centenares de M551. Este sistema inyectaba aire en el tubo del cañón, con la esperanza de eliminar cualquier residuo en ignición.

El sistema se introdujo en los nuevos Sheridan de serie en febrero de 1967, aún antes de estar totalmente probado. Los primeros ensayos tuvieron lugar en el Centro de Pruebas del Trópico, en Panamá, durante la primavera de 1967, con resultados desastrosos. El nuevo sistema de cierre abierto lanzaba restos ardientes al interior de la torre, amenazando con detonar los proyectiles almacenados. El humo y los gases eran lo bastante densos como para impedir al tirador ver a través de los dispositivos de control de tiro. Se originaba tanto monóxido de carbono, no expulsado por el disparo, que se observó que incluso el conductor presentaba los

La combinación de un M24 belga, soldados de infantería con equipo británico y un poste indicador aún con agujeros de bala de los combates de 1944-45, se conjugan para dar un misterioso aire intemporal a esta foto de unas maniobras de entrenamiento conjuntas belga-holandesas, celebradas en agosto de 1951. (Foto: US Army.)

ojos vidriosos y el habla confusa, síntomas clásicos de intoxicación por este gas. De los disparos efectuados en Panamá, el 39 % dejaron restos en ignición o con fuego latente en el cierre y tubo del cañón. En abril de 1967 se emitieron órdenes precipitadas, prohibiendo a las unidades almacenar más de un proyectil de munición sin casquillo en los carros por miedo a incendios internos. No obstante, ¡el Sheridan continuó en producción con este mismo sistema insatisfactorio de limpieza con el cierre abierto! Esta producción de Sheridan con limpiadores de cierre abierto no se interrumpió hasta octubre de 1967. Los Sheridan continuaron saliendo de la línea de producción incompletos hasta enero de 1968, en que se adoptó un sistema de limpieza con el cierre cerrado. El nuevo sistema inyectaba aire comprimido en el tubo, con el cierre cerrado, impidiendo la entrada de restos ardientes y gases en la cámara de combate.

De marzo a junio se probó un Sheridan de serie en Panamá para determinar si el vehículo era adecuado, dejando aparte los problemas del cañón. Las pruebas revelaron un excesivo recalentamiento del motor, problemas en el circuito de tiro, sistema de retroceso con fugas y un cañón poco fiable. En los ensayos con misiles, sólo dos de 13 se consideraron como impactos. Esto llevó al Mando de Pruebas y Evaluación a considerar el desarrollo de una vaina metálica para el proyectil, o incluso a renunciar al problemático sistema de cañón/misil de 152 mm en favor de un obús de 105 mm de bajo retroceso. Sin embargo, en octubre de 1968 la opción de la vaina metálica se canceló debido a su incompatibilidad con el carro MBT-70, dirigiéndose los esfuerzos hacia una vaina combustible de segunda generación.

Mientras estaban en marcha estas pruebas, el Ejército australiano, que estaba considerando el Sheridan para su propio uso, llevaba a cabo una serie paralela de ensayos. Los australianos encontraron muchos de los problemas puestos de relieve por las pruebas estadounidenses, destacando especialmente la falta de alcance del proyectil convencional, el defectuoso sistema de refrigeración del motor y las deficiencias en el visor del tirador. El ministro del Ejército australiano rechazó el Sheridan basándose en que era «inadecuado para conflictos como el de Vietnam, la única clase de guerra en la que es posible que Australia tenga que intervenir en un previsible futuro». Tampoco tuvo el Sheridan una actuación mucho mejor en el extremo opuesto del planeta. Las pruebas árticas realizadas en Alaska en mayo de 1968 llevaron al Centro de Pruebas a recomendar que el Sheridan no se utilizase en condiciones árticas invernales.

Las pruebas con el nuevo sistema de limpieza de cierre cerrado (CBSS) y una nueva bolsa de neopreno para la munición mostraron que ambas técnicas reducían considerablemente los problemas de residuos, aunque el CBSS adolecía de poca fiabilidad operativa. Pequeñas cantidades de Sheridan se abrieron finalmente camino hasta llegar a manos de las tropas en 1968, principalmente para efectuar pruebas. En un día cualquiera, una gran proporción de

ellos no era utilizable, debido a graves problemas de mantenimiento y fiabilidad y a la falta de personal con formación para el mantenimiento de los complejos sistemas de la torre. Los dos problemas peores eran el circuito de tiro y el sistema de retroceso. Éste último tenía propensión a tener fugas, a causa de las enormes fuerzas que se creaban en el mismo al disparar el proyectil rompedor convencional. El retroceso del proyectil convencional levantaba el frente del carro medio metro del suelo y empujaba todo el vehículo unos pasos atrás. Se tenía que advertir a los tripulantes que estuviesen preparados antes de hacer cada disparo para evitar heridas graves.

EL SHERIDAN EN VIETNAM

Como bien había observado el Ejército australiano, el Sheridan era inadecuado para unas condiciones como las de Vietnam. Los comandantes en campaña en Vietnam estuvieron de acuerdo, y se constató que los continuos problemas de fiabilidad en los diversos sistemas les hacían muy reticentes a aceptar ningún Sheridan, salvo para pruebas. Además, dado que el Sheridan se había previsto principalmente para Europa, con un fuerte énfasis en la capacidad contracarro, no se había desarrollado ningún proyectil antipersonal para el cañón principal. Un proyectil contracarro era inútil en Vietnam, mientras que el proyectil rompedor del Sheridan no tenía ninguna ventaja especial sobre el de 90 mm empleado por los M48A3 Patton. No obstante, las agencias responsables de su desarrollo estaban ansiosas por desplegar el Sheridan en Vietnam, con la esperanza de que una exhibición de sus virtudes suavizase el número creciente de críticas en el Congreso de EE UU (y dentro del propio Ejército). El nuevo proyectil XM625 «Bechive» fue desarrollado específicamente para Vietnam. Contenía 9.900 minúsculos dardos de acero y era horriblemente eficaz contra tropas desprotegidas.

Las agencias responsables de su desarrollo se salieron una vez más con la suya, y en enero de 1969

Un Chaffee de la Panserkolen noruega en maniobras, en los años 50. Estos carros fueron reconstruidos en los años 70, ¡y en 1984 todavía estaban en servicio! (Foto: National Archives.)

Un M24 del 29.° de Caballería paquistaní es examinado por soldados indios después de la guerra de 1971. El Chaffee estaba irremediablemente obsoleto en la época en que se enfrentó a los modernos carros soviéticos de la India. Pakistán utilizaba bandas blancas en la torre para una rápida identificación, ya que tenía tipos de carros comunes con su enemigo. Este M24 está mimetizado con bandas grises sobre un revestimiento básico verde olivo apagado.

se enviaron 64 Sheridan a Vietnam para el 1.er Escuadrón del 11.° de Caballería Acorazada y el 3.er Escuadrón del 4.° de Caballería Acorazada. En febrero cayó el primer M551 víctima de una mina, que provocó la explosión de la munición sin casquillo, matando al conductor. Una mina tal sólo habría arrancado una rueda de un M48A3 Patton, sin penetrar el casco, y aunque habría causado un daño estructural comparable en un M113, no habría existido el problema de que se «cociese» la munición almacenada. El informe sobre el incidente era muy crítico con el hecho de que ya se había desarrollado blindaje añadido, que podría haber impedido el estallido de la munición sin casquillo que originó los incendios internos que destruyeron el carro.

La munición resultó muy frágil en las húmedas condiciones de Vietnam, tal como habían temido los comandantes. Durante los tres primeros meses de uso, se encontraron 140 proyectiles dañados, principalmente por conmoción por minas (¡de minas antipersonal!) e incluso por viajar campo a través. Otros 41 proyectiles fallaron debido a deformación del casquillo, representando aproximadamente uno de cada 50 disparados. Esto era extremadamente irritante para las tripulaciones, ya que los fallos ocurrían casi invariablemente en pleno combate, y era muy difícil extraer los proyectiles del tubo del cañón. Los motores de los Sheridan fallaban repetidamente a causa de la obstrucción de radiadores y filtros de aire, en condiciones de polvo y de jungla. Como habían observado los australianos un año antes, la polea del ventilador era de muy mala calidad y provocaba fallos en la refrigeración del aire. La solución desarrollada por ellos –su sus-

Francia fue el mayor usuario de M24 después del Ejército de EE UU. Estos carros, bautizados con nombres de provincias, ciudades y batallas al modo francés habitual, pasan revista en febrero de 1955 para conmemorar el décimo aniversario de la batalla de Colmar. (Foto: US Army.)

titución por una polea de acero más robusta– se adoptó sólo después de repetidas quejas de las tripulaciones estadounidenses.

Las averías más corrientes del Sheridan se daban en el suministro eléctrico de la torre, y los problemas de retroceso observados en EE UU sucedían de nuevo con frecuencia alarmante en Vietnam. Como si estos vicios no fuesen suficientes, la torre del Sheridan estaba muy atestada y tenía tendencia a recalentarse, lo cual era una seria dificultad en el clima tropical de Vietnam.

Aparte de la insatisfacción de la tripulación con la resistencia del vehículo, los resultados de su despliegue inicial eran contradictorios. En el 3/4.º de Caballería, que habían cambiado el robusto M48A3 por el endeble M551, sentían una especial aversión por el Sheridan tras el incidente de febrero con

Al ser sustituidos en las unidades acorazadas survietnamitas por M41, a muchos M24 se les quitó el motor y fueron convertidos en fortines estáticos. La Fuerza Aérea survietnamita retuvo algunos como fuerza de seguridad antigolpista del Primer Ministro Ky, y se utilizaron para patrullar por el perímetro de la base aérea de Tan Son Nhut. Véase la lámina C1. (Foto: US Army.)

la mina. En cambio, a los del 1/11.º de Caballería Acorazada, que había pasado del TAP M113 al Sheridan, les gustaba el M551 por su considerable aumento de potencia de fuego. De acuerdo con la recomendación del 11.º Reg. Cab. Acor., se enviaron más Sheridan a Vietnam, totalizando unos 200 a finales de año. Finalmente, la mayoría de unidades de caballería acorazada estadounidenses en Vietnam estuvieron equipadas con el Sheridan.

El M551 no se ganó nunca la plena confianza de sus tripulaciones en Vietnam. No tenía la capacidad de abrirse paso en la jungla del M48A3 con vegetación densa; aunque era comparable en movilidad al M113, no tenía ni su resistencia ni su fiabilidad. Su principal ventaja sobre el M113 era su potencia de fuego, pero hasta esta ventaja quedó disminuida, ya que algunas tripulaciones se volvieron temerosas al riesgo que las minas planteaban a la munición sin casquillo y llevaban muy pocos proyectiles, prefiriendo ametralladoras montadas en la torre. Debe consignarse que otras tripulaciones utilizaron el vehículo con mucho éxito, reconociendo tanto sus ventajas como sus inconvenientes.

Para intentar solucionar el problema de las minas, se añadieron paneles de blindaje de titanio bajo el morro del M551, con éxito parcial. Las tripulaciones de Sheridan pronto aprendieron que un impacto de RPG-7 podía producir explosiones internas secundarias de munición, por lo que abandonaban rápidamente el carro cuando era alcanzado. Por el contrario, los tripulantes de M48 frecuentemente permanecían en sus carros, porque el riesgo de detonaciones internas secundarias era relativamente bajo. Una de las peores características del Sheridan era su sistema eléctrico, que a menudo funcionaba mal durante las estaciones lluviosas en Vietnam, a veces con consecuencias trágicas. Una sección de M551 que escoltaba a una unidad de M113 por una carretera fue víctima de uno de tales sucesos. Muchas tripulaciones de Sheridan temían tanto la posibilidad de una explosión catastrófica por minas o RPG-7, que viajaban en el exterior del vehículo. Algunas improvisaron mandos externos para poder disparar el cañón principal desde fuera del vehículo. En un caso concreto, el M551 tenía un proyectil de dardos en la recámara, listo para ser disparado si el convoy caía en una emboscada. La tripulación tenía el cañón dirigido hacia delante,

El NM-116 es un derivado del M24 muy extensamente modificado por el Ejército noruego. Tiene un nuevo motor, un nuevo cañón de 90 mm, un telémetro láser y otras mejoras en el control de tiro. (Foto: Ejército noruego.)

cuando un mal funcionamiento eléctrico lo disparó accidentalmente, rociando a los soldados que viajaban encima del siguiente M113 con una granizada letal.

El M551 no sólo era impopular; también era un vehículo tremendamente costoso para emplearlo en Vietnam. Las omnipresentes minas enemigas tenían un efecto especialmente desafortunado si eran lo bastante grandes para romper el casco, pero incluso las pequeñas minas antipersonal, demasiado pequeñas para causar daños decisivos, a menudo rasgaban el blindaje de aluminio del vehículo, tan gravemente que era prácticamente irreparable. Muchos M551 fueron simplemente volados sobre la marcha, en lugar de perder el tiempo intentando repararlos. En aquella época, un M551 costaba unos 300.000 dólares, frente a unos 15.000 de un TAP M113.

El proyecto del M551 fue un terrible ejemplo de mala gestión y chapuzas burocráticas. Un vehículo tan radicalmente nuevo necesitaba un tiempo para ser desarrollado y puesto en servicio, pero el carro entró en producción prematuramente, antes de que se resolviesen problemas esenciales. Además, en lugar de frenar o suspender temporalmente la producción, una vez descubiertas graves deficiencias, ésta prosiguió, requiriendo costosos programas de reconstrucción posteriores. Más inquietante fue el descuidado e innecesario despliegue del Sheridan en Vietnam, donde su principal ventaja, su tremenda potencia de fuego contracarro, era prácticamente irrelevante, pero donde el clima hacía que todas sus deficiencias técnicas se agravasen.

El desastre del M551 tuvo también consecuencias a largo plazo. El fracaso del Sheridan, y las historias de terror relacionadas con los M60A2 y MBT-70, crearon un mal ambiente en el Congreso con respecto a futuros programas de vehículos acoraza-

En los años 50, los carros ligeros fueron finalmente sacados de los batallones de carros estadounidenses y concentrados en compañías de reconocimiento. Este M41 de la 7.ª Cía. Recon., 7.ª Div. Inf., fue fotografiado en mayo de 1955 durante unas maniobras en Corea. (Foto: US Army.)

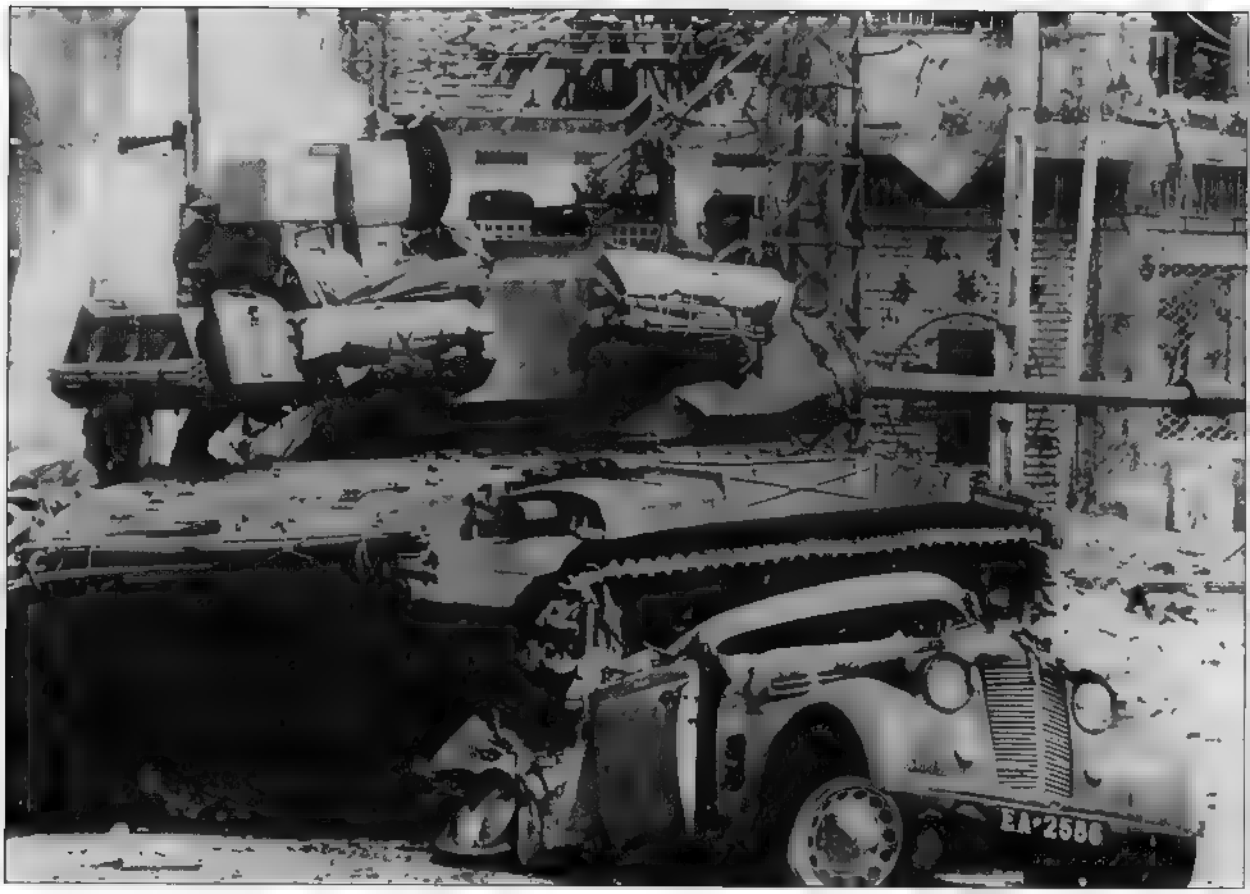
Un M41 Walker Bulldog del 2.º Regimiento de Caballería Acorazado se ejercita en Fort Meade, Maryland, junto a un M48 Patton, abril de 1957. (Foto: US Army.)

dos para el Ejército. A pesar de que éste modificó sustancialmente sus procedimientos de pruebas y verificación después del Sheridan, el Congreso continuó mostrándose muy escéptico ante cualquier declaración del Ejército referente a los resultados de sus programas de pruebas de vehículos. Como consecuencia de esta comprensible reacción, a finales de los años 70 el Congreso estuvo a punto de abortar el muy necesario carro de combate M1 Abrams. Aunque el M1 había sido probado más concienzudamente que ningún otro carro de la historia, y no había sufrido ningún problema de desarrollo especialmente grave, el Congreso de EE UU era tan escéptico acerca de la veracidad del Ejército sobre los resultados de las pruebas, que estuvo muy cerca de no proporcionar los fondos para la adquisición del nuevo carro. La mala gestión en el programa del M551 originó una actitud en el Congreso que puso en grave peligro los programas siguientes, y dicha actitud no se ha disipado del todo hasta la fecha.

Cuando finalmente se entregó el Sheridan a las unidades de caballería en Alemania y Estados Unidos, a principios de los años 70, se habían resuelto muchos de sus problemas. El vehículo era popular entre las tropas de caballería por su potencia de fuego y dinámicas prestaciones. En el clima europeo, los problemas de munición no eran ni de lejos tan serios como en Vietnam, ni tampoco los del sistema eléctrico. El principal inconveniente siguió siendo el fuerte retroceso del cañón de 152 mm al disparar proyectiles sin casquillo, como los HEAT XM409E5 y HE XM657E2, así como botes XM625 o proyectiles XM411E3 de entrenamiento. Todos ellos sacudían el carro, aflojaban componentes, herían tripulantes y provocaban desalineaciones del sistema de control de tiro. Ello dio origen a un apodo ocasional, «el carro de combate de plástico».

Se completaron 1.700 M551 entre 1966 y 1970, perdiéndose más de 100 en Vietnam. En 1971, se incorporaron al M551 un telémetro láser AN/VVG-1 y otras mejoras, dando lugar al M551A1. Inicialmente, el Ejército planeaba utilizar el bastidor del M551 como base de una serie entera de nuevos cañones autopropulsados, vehículos de defensa antiaérea y otros vehículos acorazados de apoyo, pero los problemas con dicho bastidor llevaron a la cancelación de estos proyectos.

El M551 se entregó a escuadrones de caballería acorazada, batallones acorazados agregados a unidades aerotransportadas y regimientos de caballería acorazada; estos últimos tenían 84 Sheridan: tres en la plana mayor regimental y 27 en cada uno de los tres escuadrones de caballería. Los escuadrones de caballería se componían de tres secciones, cada una con nueve M551. El 4/64.º Acorazado, agregado a la 82.ª División Aerotransportada, tenía 54



«Ligero» o no, no es prudente que un automóvil se interponga en el camino de un carro M41, como pudo constatar este desventurado vehículo en Saigón durante los combates del Tet de 1968. El M41A3 fue el carro estándar del ERV hasta principios de los años 70, cuando EE UU suministró algunos M48A3 Patton.

M551: tres en la plana mayor del batallón, y tres compañías con 17 Sheridan cada una. Además de estas unidades organizadas en torno al Sheridan, las brigadas acorazadas tenían nueve para misiones de reconocimiento.

Aunque concebido para su empleo como carro aerotransportado y como carro explorador de caballería, el M551 fue raramente utilizado en su cometido aerotransportado, excepto por el 4/64.° Acorazado. De hecho, el Sheridan no se lanza en paracaídas, sino que se emplea el LAPES (sistema de extracción en paracaídas a baja altura). Se lleva el carro en un avión de transporte (generalmente C-130 Hercules), atado a una plataforma de fibra. El transporte efectúa un pase lento, a baja altura, sobre la zona de lanzamiento y libera un paracaídas flotante que arrastra el Sheridan fuera del avión. La plataforma de fibra absorbe gran parte del impacto. La tripulación es lanzada en paracaídas por separado del carro y, tras quitarle las tiras de sujeción, puede marcharse con el mismo.

Transcurrida apenas una década en servicio, el Ejército de EE UU decidió, en 1978, retirar la mayor parte de los M551 Sheridan de la caballería acorazada. Los persistentes problemas con el sistema de retroceso y la munición habían causado dificultades de mantenimiento insoportables. En los regimientos de caballería acorazada el M551 fue inicialmente sustituido por el M60, y en algunas otras unidades de caballería, por el M113. Las únicas unidades que conservaron el M551 fueron el 4/46.° Acorazado, agregado a la 82.ª División Aerotransportada, y una sección de 12 vehículos en la Guardia Nacional de Tennessee. Fue una triste defunción para un ambicioso y revolucionario proyecto de carro de combate. Ningún otro carro ligero había sido tan formidablemente armado, y quizás ninguno lo vuelva a estar jamás.

¿OTRO CARRO DE CABALLERÍA?

En 1971, el Ejército de EE UU emprendió el programa del ARSV (vehículo acorazado de reconocimiento y exploración). El ARSV XM800 se concibió principalmente para reemplazar el M114, un mediocre y pequeño vehículo de exploración cuya infame historia ha sido olvidada, aunque sólo gracias a la publicidad que recibieron los M551, M60A2 y MBT-70. A diferencia del M551 Sheridan, el ARSV XM800 se pretendía que fuese un vehículo de exploración puro, sin auténtica capacidad para otros cometidos donde se necesitase una seria potencia de fuego. Se construyeron dos prototipos: un carro ligero sobre orugas por parte de FMC, y un automóvil blindado sobre ruedas derivado del programa del Lockheed Twister. Ambos vehículos eran pequeños, rápidos y ágiles, e iban armados sólo con un cañón de 20 mm. En 1975 se abandonó el programa del ARSV. El Congreso estaba muy mal predispuesto después de la experiencia del M551, y no mostró ningún entusiasmo cuando se le pidió financiar un vehículo acorazado más del Ejército, cuyo cometido no se comprendía claramente.

Esto obligó a la Caballería Acorazada a empezar a pensar en otras soluciones. El M551 sería probablemente retirado debido a sus deficiencias técnicas, el M114 ya estaba siendo retirado, y no parecía probable que el Congreso permitiese el desarrollo de un nuevo vehículo. En 1977, el Congreso y el Departamento de Defensa instaron finalmente a la Caballería Acorazada a armonizar sus requerimientos con la Infantería, que estaba desarrollando el transporte de infantería MICV. El resultado fue el VCI/VCC (Vehículo de Combate de Infantería/Vehículo de Combate de Caballería).

El MICV tenía que estar armado sólo con un cañón de 25 mm en una torre monoplaza. La caballería insistía en que se utilizase una torre biplaza para tener una mejor observación del terreno, y que se añadiese un lanzamisiles TOW. Esta peculiar combinación híbrida de cañón/misil la presentó por primera vez el BMP soviético a principios de los años 60, y ofrecía un enfoque distinto al dilema de la potencia de fuego que había acosado a los proyectos de carros ligeros como el M551. Por un lado, el misil contracarro TOW podía destruir cualquier carro existente con gran precisión, y resultaba más

Taiwan fue una de las muchas naciones que recibió los M41 mediante el Programa de Ayuda Militar estadounidense de los años 50; sustituyó al anterior M5A1 en el Ejército de China Nacionalista.

fiable y efectivo que el sistema de misil Shillelagh del M551. Por otro lado, el cañón automático M242 Bushmaster de 25 mm podía emplearse para atacar objetivos «desprotegidos» como personal, camiones, edificios y vehículos ligeramente blindados, en lugar de los proyectiles rompedores convencionales sin casquillo utilizados por el M551. Aun sin poseer la potencia explosiva de los proyectiles del Sheridan, la rápida cadencia de tiro hace del M242 un arma mortífera contra una amplia gama de blancos (incluyendo helicópteros de ataque), y no tiene ninguno de los problemas de retroceso del sistema de cañón/misil del Sheridan. El desarrollo del VCI/VCC

El Walker Bulldog reemplazó al Chaffee en el Ejército belga; este ejemplar lleva los distintivos de la 1.ª División de Infantería. (Foto: Piere Touzin.)

fue relativamente tranquilo, ya que el proyecto era bastante convencional a pesar de que su empleo táctico, especialmente en el cometido de infantería, es bastante revolucionario. El VCI/VCC recibió las designaciones de tipo de M2 y M3, y la producción comenzó a principios de los años 80.

El Vehículo de Combate de Caballería M3 difiere de su homólogo de infantería principalmente en la configuración de los pertrechos internos, en la parte posterior del casco. En lugar de llevar una escuadra de infantería, lleva dos exploradores de caballería y más munición. El M3 indica un camino que se aleja fundamentalmente de los carros ligeros, por lo menos de nombre. Es más una derivación de un transporte acorazado de infantería que un carro ligero tradicional, aunque en cierto sentido representa una convergencia evolutiva de ambos conceptos. Por una parte, los transportes acorazados de infantería han estado cada vez mejor armados, de forma que no precisan de un carro ligero que los conduzca a sus objetivos, como era el caso en la Segunda Guerra Mundial. Por otra parte, al absorber estos transportes el cometido desempeñado por las compañías de carros ligeros de los antiguos batallones de carros de los años 40, ha demostrado ser muy adaptable a los requerimientos de un vehículo de caballería moderno, que acentúa su utilidad en una amplia gama de cometidos, como exploración, seguridad de flanco, patrulla y operaciones defensivas.

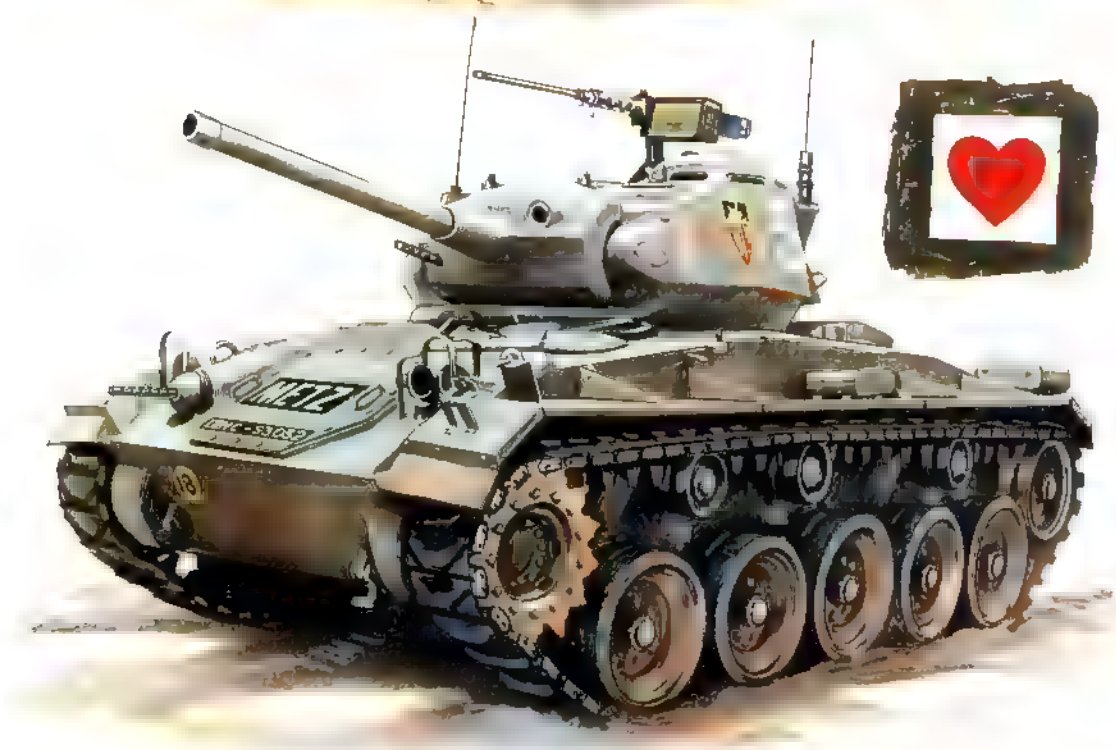
¿Carros ligeros para siempre?

Aunque el VCC M3 parezca señalar el fin del carro ligero en el Ejército de EE UU, éste podría demorarse. El Ejército tenía casi 1.500 M551 Sheridan en la reserva en 1980. El diseño automotor básico es bastante aceptable, aunque la torre y el sistema del cañón sean dudosos.

El primer empleo que se dio a estos vehículos fue el de carro de entrenamiento, o, para emplear la terminología oficial, Vehículo de la Fuerza Adversaria, sobre Orugas, M551A2. La designación M551A2 se aplica a unos 170 Sheridan que fueron transformados en sucedáneos de vehículos acorazados soviéticos a principios de los años 80, para utilizarlos en el Centro Nacional de Entrenamiento (NTC), en los desiertos del sur de California. El restablecimiento del centro de entrenamiento real de las fuerzas de tierra estadounidenses nació de los extraordinarios resultados conseguidos en el entrenamiento de pilotos de la Fuerza Aérea y de la Armada, mediante los ejercicios «Red Flag», en los que se emplearon cazas F-5 para representar unidades de cazas soviéticos. Las unidades de M551A2 se configuraron como imitaciones de regimientos de infantería motorizada soviética, con una mezcla de sucedáneos de T-72, BMP y SO-152, construidos sobre bastidores de Sheridan mediante láminas de metal que imitaban sus figuras. Los vehículos estaban asimismo dotados de toda una serie de dispositivos de simulación láser de entrenamiento, del sistema MILES, que consiste en un «cañón» láser que puede dispararse contra carros adversarios. Cada carro de combate participante en el ejercicio está equipado con un conjunto de detectores de láser que pueden captar el «impacto» del cañón láser de otro carro. Estos datos alimentan un pequeño microprocesador del carro que evalúa si éste ha sido destruido, fallado por poco, o inutilizado. Si es destruido, el sistema dispara una señal luminosa destellante y una granada de fumígenos, el motor del carro se apaga automáticamente y el cañón láser queda inoperante. Esto proporciona un método notablemente realista de simulación de combate, y está integrado con un sistema similar para las armas portátiles, misiles contracarro y armas de defensa antiaérea. Las unidades de las OPFOR (fuerzas adversarias) del NTC se han ganado una gran reputación en el Ejército de EE UU como fuerza de primera fila, y hasta la fecha sus unidades de M551A2 no han perdido nunca en un enfrentamiento importante durante las maniobras de entrenamiento.

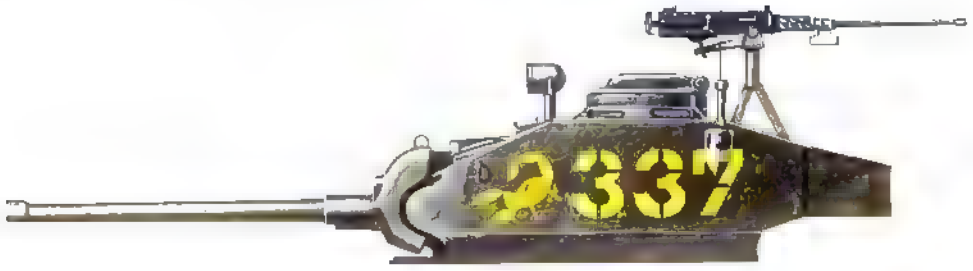
Los M551 restantes posiblemente se empleen en tareas más belicosas. Aunque los Marines se mostraban reticentes a considerar el M551 en forma modificada para su pedido de LAV (vehículo acorazado ligero), algunos oficiales del Ejército han estado apoyando el rearme del M551 como cazacarros ligero. El Ejército ha hecho un pedido de MPG (cañón protegido móvil), que se supone que debe ser satisfecho a corto plazo con un derivado del LAV de los Marines, el M1047, un automóvil blindado de ocho ruedas armado sólo con un cañón de 25 mm. El vehículo es bastante grande y voluminoso, ya que fue desarrollado como transporte de personal, y su principal especificación es un peso ligero que permita el despliegue rápido a áreas de crisis. El Congreso se ha negado repetidamente a financiar el programa del M1047, pero parece no ser consciente de la aplicabilidad del M551 al mismo cometido. El M551 ha sido dotado experimental-

1. M24, 79.º Bon Carros de EE UU, rio Han, Corea, 1950



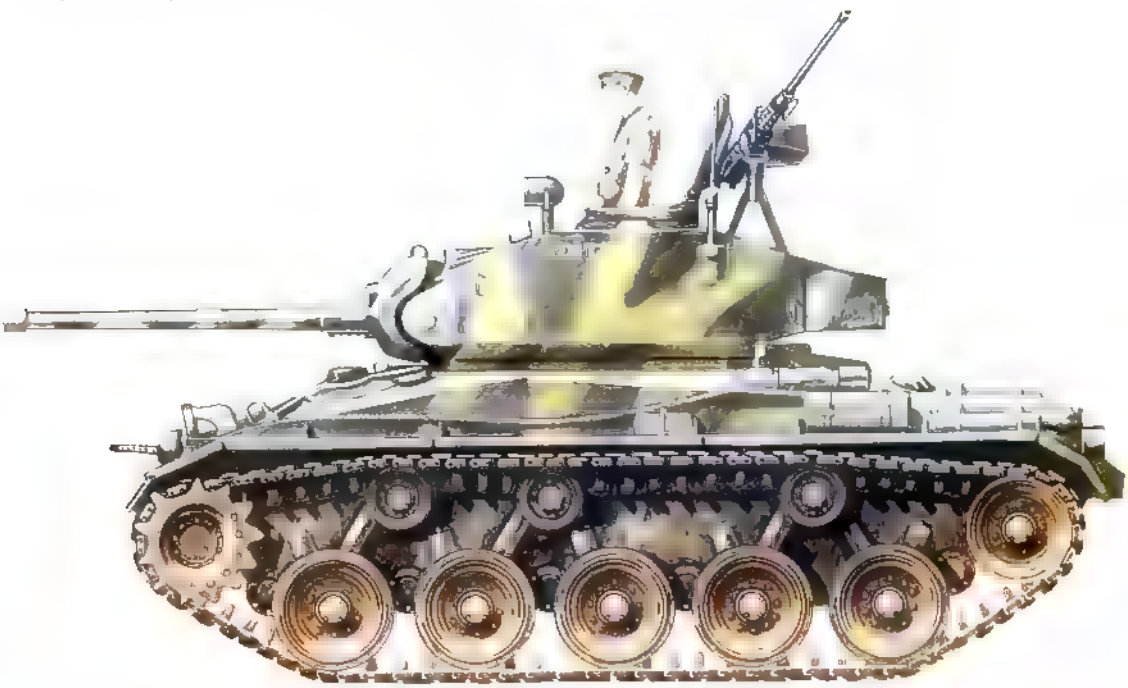
2: M24, 1.er Reg. de Chasseurs a Cheval frances; Indochina, 1953

1. M24, 3 er Bon Carros, Ejercito de Tierra de Japon, 1970

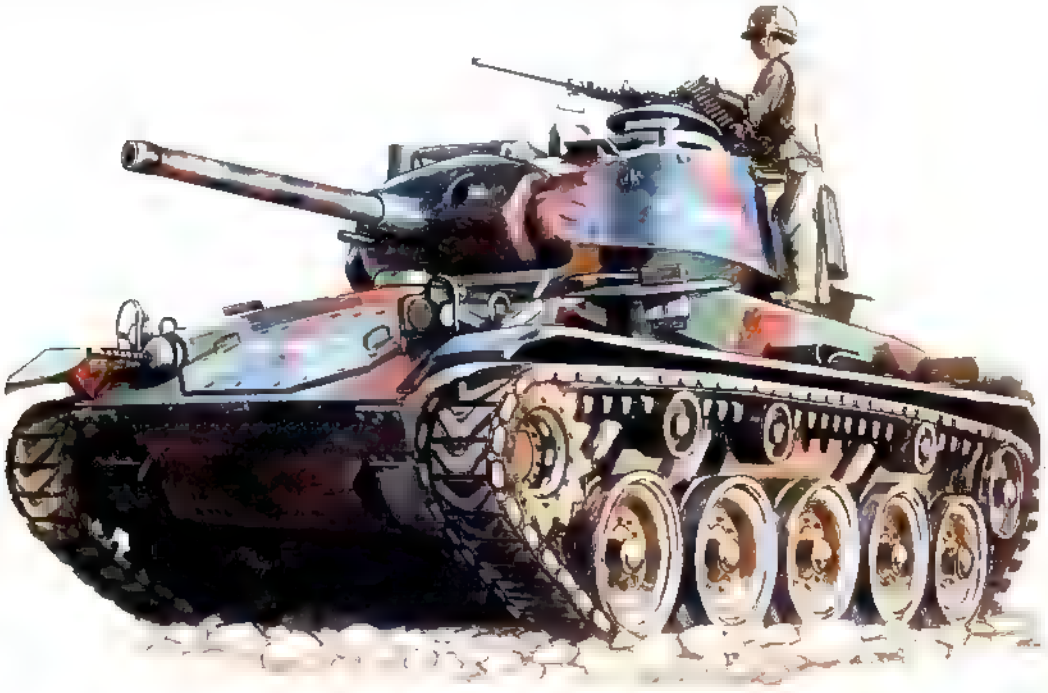


2 M24, Cent Entren. Carros del Ejercito de la RC; Kwang-ju, 1953

3: M24, Esc. de M , 1.er RCC; Dien Bien Phu, 1954

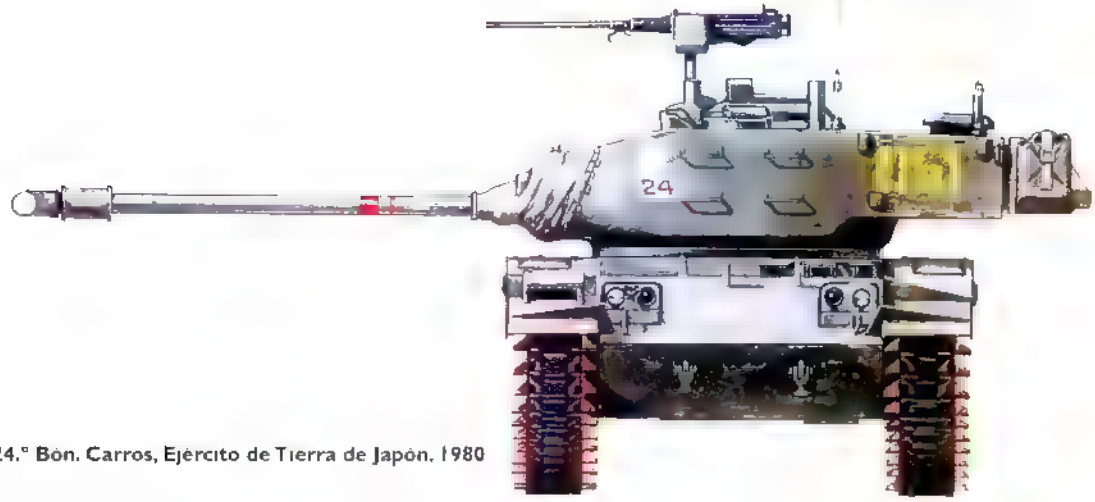


1. M24, Patrulla de Seguridad, Fuerza Aerea survietnamita, Tan Son Nhut, Vietnam, 1968



2: M24, Reg de Caballeria de Mecklenburgo; Portugal, 1978

1: M41A3, 7.ª Cía. Explor., Ejército de Tierra de Japón, 1979

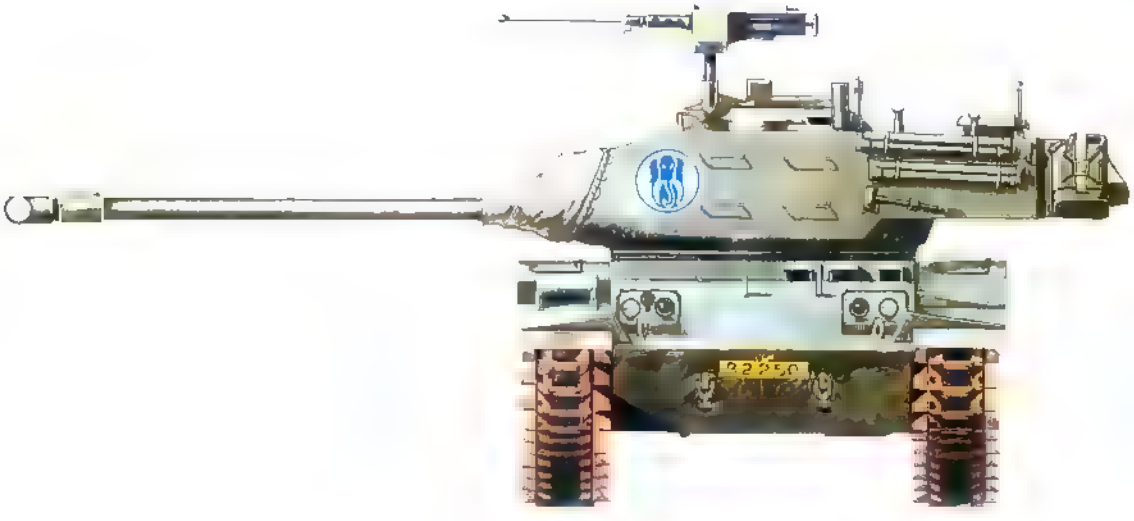


2: M41A3, 24.º Bón. Carros, Ejército de Tierra de Japón, 1980

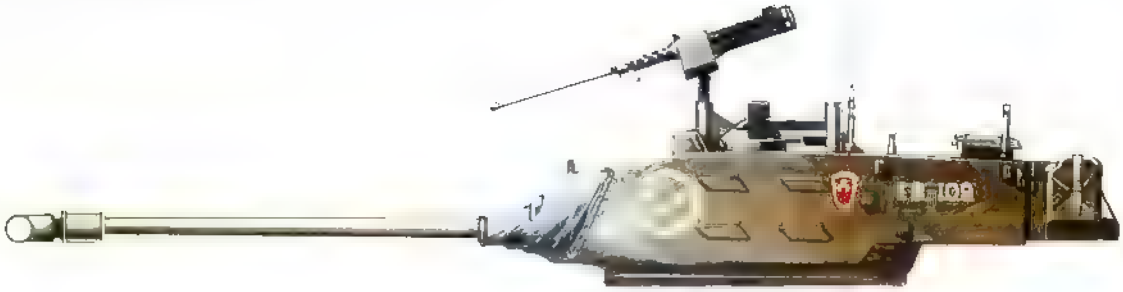
3. M41A3, 3.ª Cía., 13.º Bón. Carros, Ejército de Tierra de Japón, 1982

1- M41A1, Real Cuerpo Acorazado de Nueva Zelanda, 1980

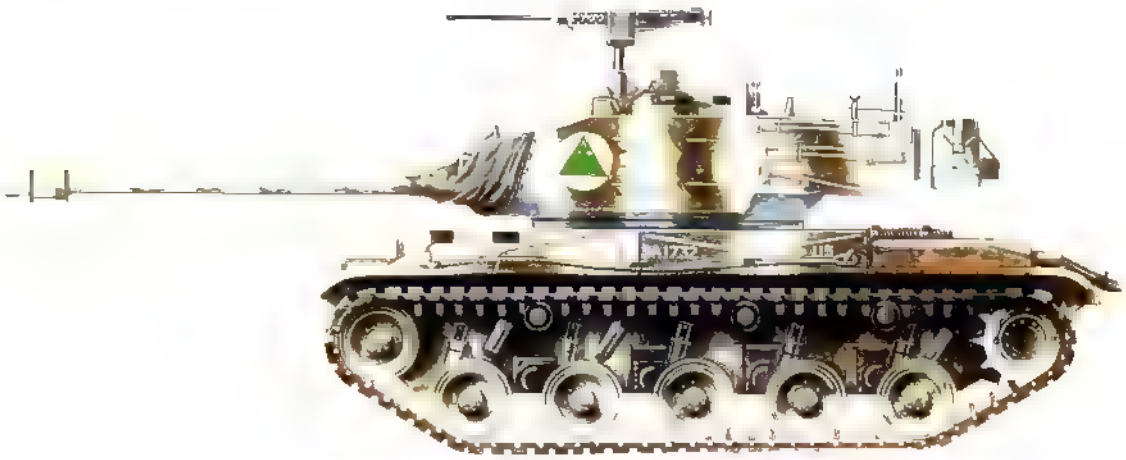
2 M41A3, Escuela de Blindados del ERV; Thu Duc, Vietnam, 1971



1 M41A3, Ejército brasileño, 1975



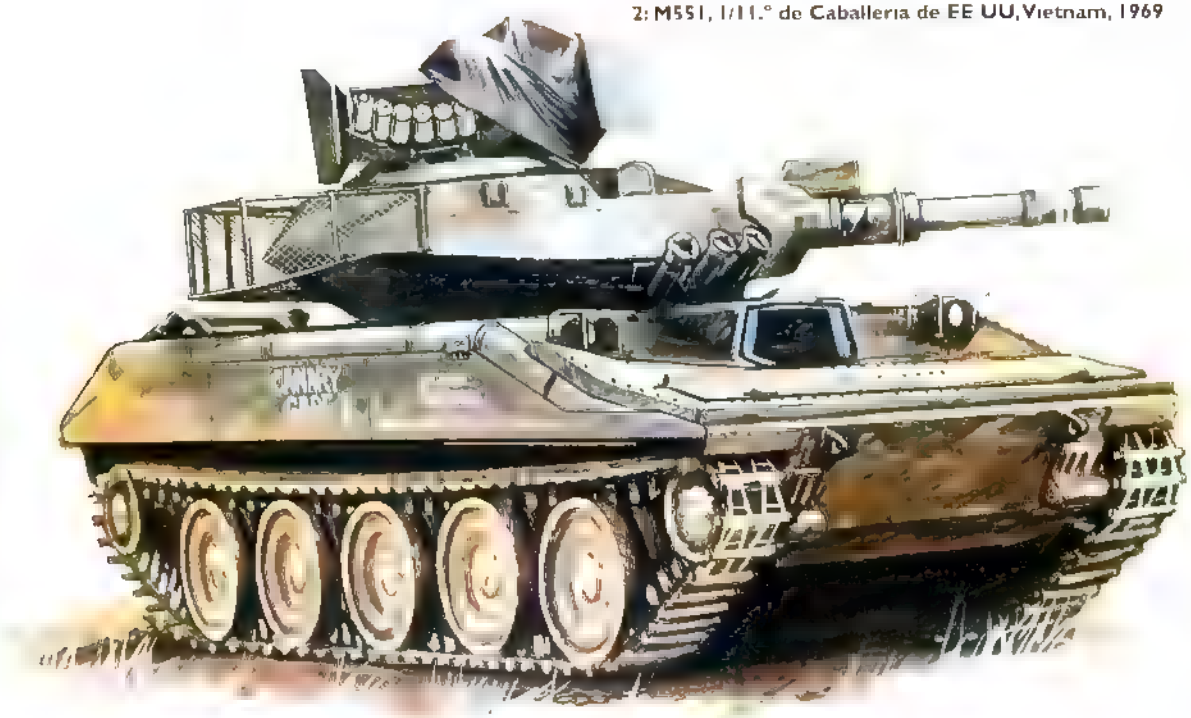
2: M41A1, 40.° Bon Carros de EE UU; Fort Richardson, Alaska, 1961



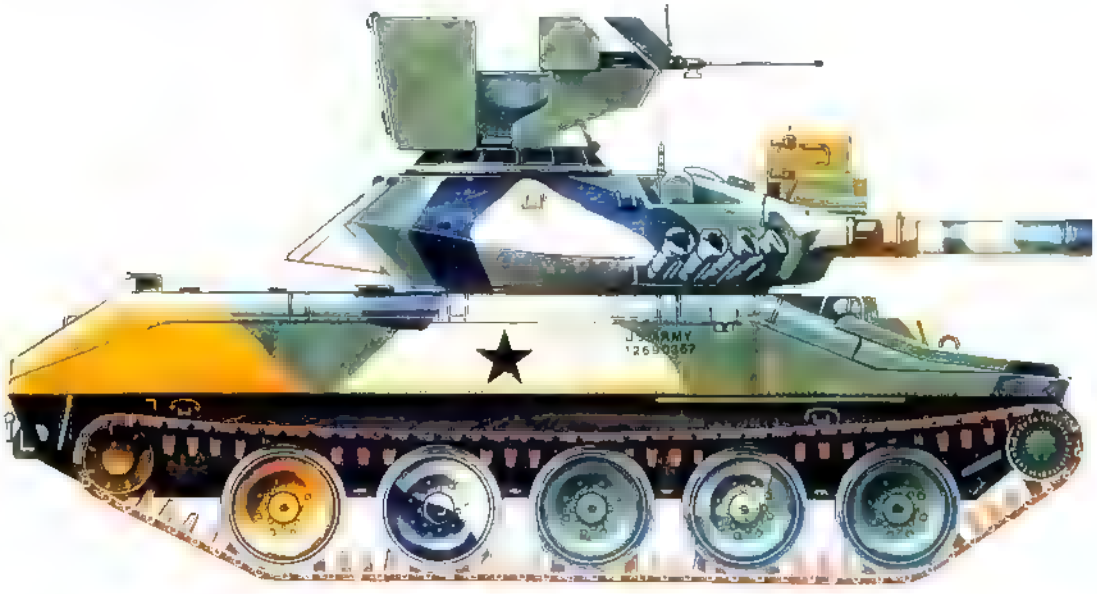
3: M41A3, Brigada Guardia Presidencial RV; Saigón, Vietnam, 1968

1: M551, 3/4 ° de Caballeria de EE UU, Vietnam, 1969

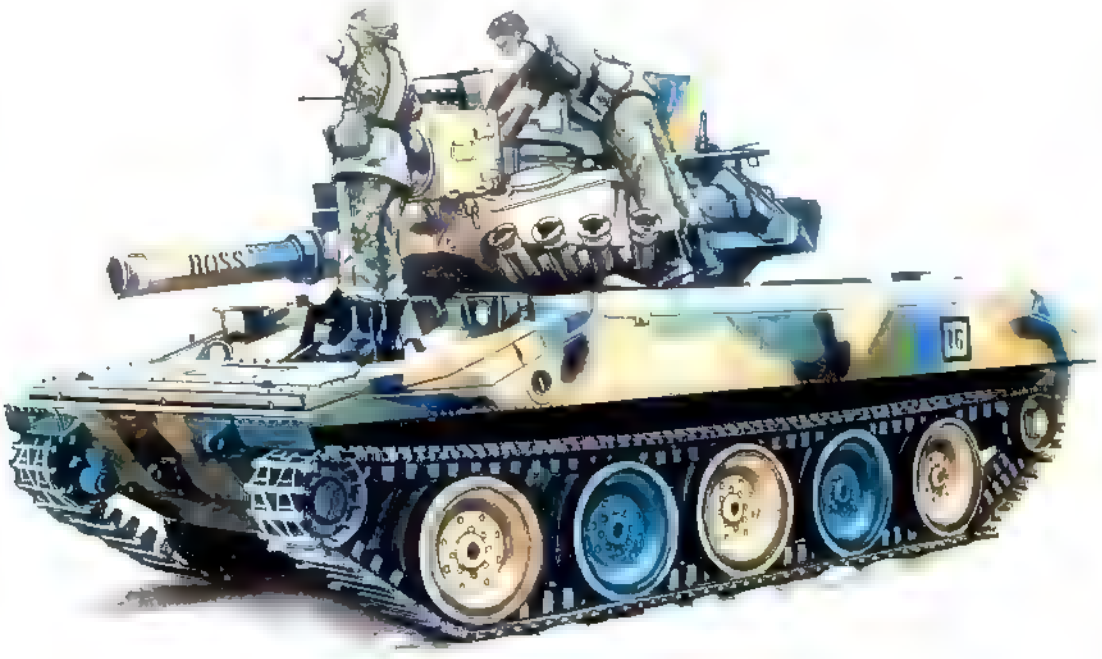
2: M551, 1/11.° de Caballeria de EE UU, Vietnam, 1969



1: M551A1, 7.º Ejército de EE UU, Republica Federal de Alemania, 1976



2: M551A1, 4/64.º Acorazado, 82.ª Div. Aerotransportada de EE UU, 1981



mente con un cañón automático de 75 mm montado sobre muñones, como parte del programa ELKE (cañón de elevada energía cinética), y con un cañón contracarro de baja presión de 105 mm. El M551 todavía puede resucitar.

CARROS LIGEROS ESTADOUNIDENSES EN OTROS EJÉRCITOS

Las series del M24 y del M41 fueron intensamente exportadas por EE UU, mediante los MAP (programas de ayuda militar), a fin de ayudar a fortalecer los ejércitos aliados, resultando extremadamente populares en este cometido. No eran muy caros, y eran fáciles de mantener para ejércitos pequeños con poca experiencia en carros. Han entrado en combate en bastantes ocasiones desde 1945, aunque también debe señalarse que en ciertos países del Tercer Mundo han sido utilizados más bien como «máquinas de votar» por parte de camarillas militares, así como por fuerzas golpistas y contragolpistas, apareciendo frecuentemente en los golpes de estado. La tabla que sigue proporciona una idea de la extensión con que fueron exportados estos vehículos. Debe tenerse en cuenta que las cifras de exportación del M24 son menos fiables que las del M41, ya que los registros de finales de los años 40 y principios de los 50 no están fácilmente disponibles.

Uso en otros ejércitos del M24 y M41

País	M24	M41	M41A1	M41A2	M41A3
Arabia Saudí	52	36	39		
Argentina					50
Austria	54	42			
Bélgica	130	84	110		
Brasil		40		83	165
Camboya	36				
Chile					50
Dinamarca			53		
Ecuador					25
España	180	38			140
Etiopía	34	27	27		17
Filipinas		7			
Francia	1.254				
Grecia	170				100
Irak	78				
Irán	180		42		
Italia	50				
Japón	46	147			
Laos	4				
Líbano		18			
Noruega	72				
Nueva Zelanda			10		
Países Bajos	50		50		
Pakistán	282				
Portugal	16		1		
Reino Unido	289				
Sudán					55
Tailandia	20	93	34	2	141
Taiwan	292	207	198	10	373
Túnez		14	5		
Turquía	114				
URSS	2				
Uruguay	17				
Vietnam del Sur	32				506

Este carro del Ejército danés es un M41A1, pero es casi imposible distinguir los subtipos de esta serie en fotos, ya que las principales diferencias eran internas. (Foto: Ejército danés.)

CARROS LIGEROS ESTADOUNIDENSES EN COMBATE

A la vista de las grandes cantidades de M24 y M41 exportados, no es sorprendente que muchos de ellos hayan sido utilizados en las constantes guerras, golpes de estado y conflictos fronterizos que han adornado los últimos 50 años. Los detalles sobre el uso de algunos de estos vehículos se desconocen. Por ejemplo, tanto Camboya como Laos tenían un pequeño número de M24, probablemente dejados por los franceses. Se conocen pocos detalles sobre la participación que tuvieron en las luchas de los años 60. También Irán e Irak han tenido carros ligeros esta-

Los escuadrones de carros survietnamitas eran empleados con demasiada frecuencia en defensa estática, como este M41A3 del 1.er Reg. Cab., en agosto de 1968. A finales de los años 60, cuando el cuerpo de oficiales del ERV estaba ya menos politizado, fueron utilizados más activamente en combate. (Foto: tte. col. James Loop.)

dounidenses, pero hay pocas pruebas de que hayan sido empleados en la reciente guerra que les enfrentó.

Francia

Francia fue el país al que se destinaron más carros M24, hasta el punto de que recibió más de la cuarta parte de la producción total. Dichos carros de combate empezaron a entregarse a Francia después de estallar la Guerra de Corea, cuando EE UU adoptó una actitud más favorable hacia las actividades francesas en Indochina. A continuación, cierto número de M24 fue enviado a Indochina para sustituir al M5A1 Stuart, que era el principal carro empleado por Francia contra el Vietminh. La unidad posiblemente más famosa en utilizar el M24 en gran cantidad fue el 1.er Régiment de Chasseurs à Cheval, que reemplazó los M5A1 por M24 a principios de 1951. Esta unidad

La compañía belga Cockerill propuso extender la vida del M41, instalando este cañón mejorado de baja presión Mk IV de 90 mm en lugar del arma original de 76 mm. (Foto: Cockerill.)

Un M551 de la Sección A, 3/4.° de Caballería, patrullando, en julio de 1969; durante el período de servicio del escuadrón en Vietnam, el 3/4.° fue asignado a la 25.ª División de Infantería. El escuadrón sustituyó el popular M48A3 por Sheridan, y no quedaron muy contentos con el cambio. A la vulnerabilidad ante las minas del nuevo carro se añadían problemas de fiabilidad. Los armazones improvisados de estiba externa son un recordatorio del atestado interior del Sheridan. (Foto: US Army.)

llamaba popularmente «Bison» al M24. Inicialmente, las unidades acorazadas francesas se organizaron como si estuvieran en Francia, pero pronto se vio que esto era inadecuado para el terreno indochino; en 1951, se formaron los primeros *Sous Groupements Blindés* (GB). Éstos tenían una sola compañía de M24 y dos compañías de infantería mecanizada en semiorugas. Las compañías de carros tenían 13 M24 y 8-9 semiorugas, organizados en cuatro secciones, con tres M24 y dos semiorugas en cada una, más un carro de mando de la compañía. Los M24 se utilizaban principalmente para proporcionar fuego de apoyo a la infantería móvil, escoltándola en las pocas carreteras transitables.

El M24 resultó un regalo del cielo para las fuerzas francesas, ya que su baja presión sobre el suelo le permitía atravesar incluso terrenos pantanosos y arrozales. El cañón de 75 mm era también muy superior al de 37 mm del viejo M5A1, el cual no tenía un proyectil rompedor grande. Uno de los principales problemas de cañón de 75 mm que utilizaba el M24 era que la mayor parte de la munición tenía espoletas ultrarrápidas, que hacían que a menudo explotase al impactar con prácticamente cualquier cosa, como bambúes, vegetación colgante y otros obstáculos en la línea del blanco. El M24 era también más ancho que el M5A1, lo cual causaba a veces dificultades para moverse en las estrechas calles de las aldeas. Además de su empleo como GB, en estas compañías de apoyo a la infantería, los M24 fueron asimismo asignados a los *Groupes d'Escadrons de Reconnaissance* (GER). Estos grupos de exploración consistían generalmente en un escuadrón de M24, una sección de automóviles blindados de 15 o 16 M8, y una sección de tres Motor Carriage con obuses de 75 mm para fuego de apoyo. Los GER actuaban habitualmente con una formación de infantería del tamaño de un batallón en operaciones de control de área.

El uso del M24 en Indochina fue bastante variado. Lo más corriente era utilizarlo para apoyar

Otro Sheridan con gran cantidad de pertrechos externos; éste pertenece a la Sección E, 1.º de Caballería, y está patrullando al sur de la zona desmilitarizada el 25 de marzo de 1971. En esta fecha la sección estaba agregada a la 11.ª Brig. Inf. de la 23.ª Div. Inf., «Americal». En 1971, el M551 se había convertido en el carro de caballería estándar en Vietnam. Este ejemplar ostenta una variedad típica de caricaturas e inscripciones. (Foto: US Army.)

ataques de infantería, pero también sirvió como escolta de convoyes, para patrullar carreteras y para la defensa estática de puentes importantes y otras instalaciones. Las misiones de convoy y patrulla de carreteras eran las menos apreciadas. El Vietminh estaba muy mal equipado con armas contracarro, por lo que prefería las emboscadas en terreno cerrado, donde el personal contracarro podía arrastrarse cerca de los carros con bolsas de explosivos o cócteles Molotov. Las patrullas de carreteras regulares o los convoyes obviamente facilitaban la planificación de estas emboscadas, y la ausencia de terreno transitable a ambos lados de la carretera a menudo canalizaba los carros de combate por rutas muy estrechas. De ningún modo era ésta la clase de misión para la que se había proyectado el veloz M24, pero aún así, su potencia de fuego volvía las tornas a los emboscados. Por ejemplo, el 25 de octubre de 1953 el Vietminh acechó a una columna del 1.º RCC en la carretera próxima a Lai Cae. En el combate que siguió murieron 180 hombres del Vietminh frente a pérdidas francesas mínimas. Al incrementarse la destreza francesa para contrarrestar estas emboscadas, la mayoría de pérdidas de M24 lo fueron por minas más que por otras armas contracarro. De hecho, las pérdidas por minas probablemente representaron más del 85 % de bajas en carros de combate.

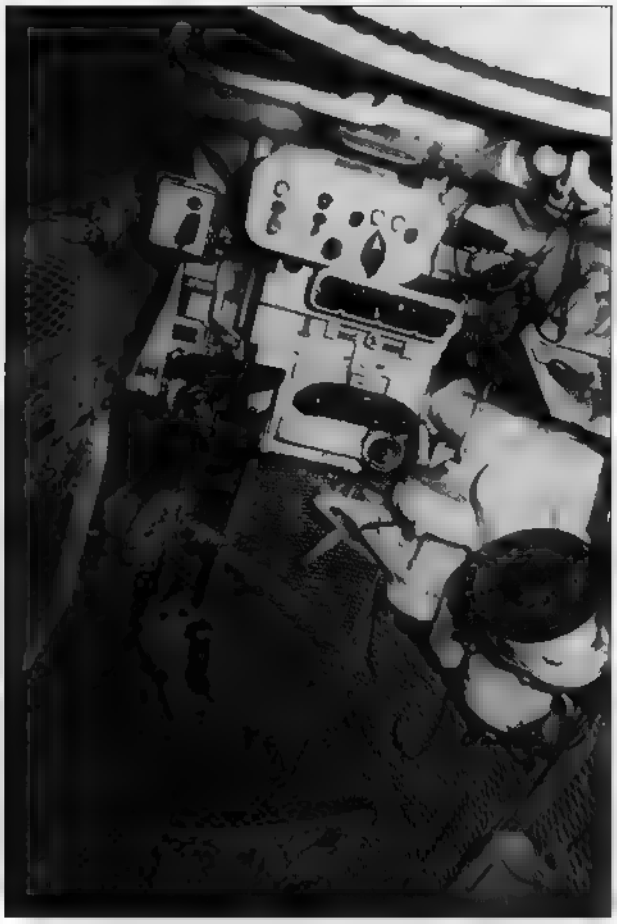
En 1953, aprovechando las mejoras tácticas, las unidades francesas se reorganizaron. La principal formación nueva era el grupo acorazado, llamado a veces agrupación acorazada. Se formaron cuatro de ellos. Consistían en una compañía de carros M24, tres compañías de infantería en camiones y una de infantería mecanizada en semiorugas. Nominalmente, la compañía de carros de combate consistía en tres secciones con cinco carros cada una, más dos

carros de mando, pero en la práctica había generalmente cuatro secciones (una para cada compañía de infantería) y un solo carro de mando. El principal inconveniente de las agrupaciones acorazadas era que los camiones no tenían tanta movilidad como el ágil M24, por lo que la fuerza entera era menos móvil. Estas agrupaciones, que se consideraban parte de la defensa estratégica francesa y podían ser destinadas a operar en distintas regiones, demostraron una gran efectividad en combate. Dichas unidades deben distinguirse de los *Groupements Mobiles*, que generalmente sólo tenían una sección de tres carros M24. En algunos casos se les añadió posteriormente una compañía entera de carros, pero a menudo era de los inferiores M5A1.

El empleo probablemente más famoso del M24 tuvo lugar en diciembre de 1953, cuando fueron transportados por aire a Dien Bien Phu diez M24 para dar apoyo a la «cabeza aérea» francesa que se estaba estableciendo allí. Los únicos transportes disponibles, C-47 y Bristol, no podían llevar un M24 entero, por lo que tuvieron que ser desmontados en 180 componentes y vueltos a montar en Dien Bien Phu. Durante los combates de la primavera de 1954, los «Bison» se utilizaron como baterías de artillería móvil, disparando unos 15.000 proyectiles en el curso de la batalla, lo que produjo graves problemas en el sistema de retroceso del cañón. No obstante, los «Bison» siguieron sirviendo hasta que Dien Bien Phu fue finalmente perdida en mayo de 1954, y sus tripulaciones los destruyeron para impedir que cayesen en manos del Vietminh.

Aunque ésta fue la ocasión más famosa en que se transportaron carros por vía aérea, no fue la única. Una sección de cinco M24 fue llevada por aire a Luang Prabang, en Laos, y una compañía de M5A1 y obuses autopropulsados M8 fueron llevados a la llanura de Jars para participar en los combates que tenían lugar allí.

El M551 resultó más aceptable en su cometido previsto, cuando fue finalmente enviado a Centroeuropa a principios de los años 70. Sin embargo, continuó padeciendo problemas relacionados con el excesivo retroceso al disparar munición sin casquillo; fue retirado, salvo en un batallón, al final de la década. Igual de efímera fue la boina negra que llevaban los carristas del Ejército de EE UU de este período. (Foto: US Army.)



Vista del puesto del tirador en un M551A1 Sheridan. En el centro están los mandos principales para apuntar el cañón/lanzamisiles y hacer girar la torre. (Foto: Zaloga.)

La Caballería tuvo que apechugar con dos «pepinos» en los años 70, el M551 y el M114. El principal problema del segundo era el insatisfactorio diseño de su oruga, que disminuía la movilidad del vehículo en terrenos desiguales o resbaladizos. Estos dos vehículos realizan maniobras en Fort Hood, Texas, en 1975. (Foto: Brian Gibbs.)

Cuando las unidades acorazadas francesas fueron repatriadas en 1954-55, se dejó un cierto número de M24 para la pequeña fuerza acorazada que se estaba formando en Vietnam del Sur.

Etiopía

Etiopía fue equipada por EE UU con M24 y M41, antes de que empezara a decantarse hacia la órbita soviética. A finales de los años 70 los M41 fueron utilizados, junto con T-55 suministrados por los soviéticos, contra el Frente de Liberación de Eritrea en el desierto de Ogaden.

Líbano

Al Ejército libanés se le proporcionaron 18 M41, que fueron empleados por las fuerzas gubernamentales en la guerra civil de 1975, pero parecen haber caído en manos de diversas facciones. No está claro si los carros de combate son todavía operativos, o cuál de la miríada de milicias y ejércitos privados los controla actualmente.

Vietnam del Sur

En 1955, tras la retirada de las fuerzas francesas de Indochina, el Ejército survietnamita conservó cuatro regimientos acorazados, equipados en su mayor parte con automóviles blindados y semiorugas. En 1956, EE UU empezó a enviar asesores y entrenar a oficiales vietnamitas en la Escuela de Blindados de Fort Knox. Las cuatro unidades fueron reorganizadas como regimientos de caballería acorazada, con un escuadrón de carros M24 cada uno, procedentes en parte de los franceses y en parte suministrados por EE UU. El número total de M24 en Vietnam del Sur se desconoce, pero probablemente totalizarían unos 75, con unos 15 en cada escuadrón de los Reg. Cab. Acor. y los restantes en la Escuela de Blindados de Thu Duc.

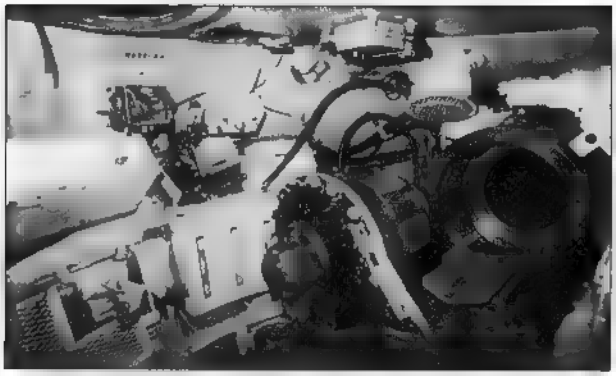
Los M24 no se utilizaron extensamente contra el Vietcong en los primeros días de la Guerra de Vietnam. De hecho, la primera operación de combate de los M24 del ERV (Ejército de la República de Vietnam) sucedió el 2 de noviembre de 1963, cuando unos Chaffee de la Escuela de Blindados y otras unidades acorazadas lucharon contra un número menor de M24 de la Brigada de la Guardia Presidencial durante el golpe de estado contra Diem. Los M24 fueron utilizados de nuevo el 30 de enero de 1964 para apoyar el golpe de estado del gral. Khanh. No es de extrañar que las tropas acorazadas del ERV em-

pezasen pronto a ser consideradas «tropas golpistas», y sus carros M24 «máquinas de votar». El uso de los carros como factor decisivo en estas rebeliones llevó a los líderes vencedores de los sûcesivos golpes de estado a degradar las unidades acorazadas, nombrando a sus oficiales más por su lealtad política que por su capacidad militar. La politización de la fuerza acorazada continuó hasta aproximadamente 1968, y fue un grave obstáculo para el desarrollo de las unidades de carros del ERV.

En 1963, con ayuda de EE UU, el ERV formó dos nuevas unidades que se convertirían más adelante en el 5.° y 6.° Regimientos de Caballería Acorazada. El 5.° Reg. Cab. Acor. fue, de hecho, el primer regimiento de carros del ERV. Sin embargo, no había suficientes Chaffee para dar cuerpo a las nuevas unidades, mientras que los M24 estaban envejeciendo y había escasez de recambios; en 1964, EE UU accedió en reequipar las unidades de caballería acorazada del ERV con M41A3. Éstos empezaron a llegar en enero de 1965, y a finales de año había cinco escuadrones equipados y entrenados. La mayoría de M24 fueron destinados a aeropuertos y otras insta-

Como corresponde a un vehículo de exploración, el M551 fue proyectado para ser anfibio. Había una pantalla en unos huecos del casco, que podía levantarse antes de entrar en el agua; la propulsión era por medio de las orugas. Este temprano vehículo de serie, fotografiado en el curso de unos ensayos, todavía está equipado con el sistema de vaciado del ánima y limpiador de cierre abierto. (Foto: US Army.)

Un M551A1 fotografiado durante los ejercicios «Reforger» en Alemania, en 1978; aquel año el Sheridan empezó a ser retirado de las unidades norteamericanas en Europa a causa de sus problemas crónicos. Este carro tiene un dispositivo pirotécnico en el extremo del tubo del cañón principal. El panel con el «27» sobre naranja es un distintivo del ejercicio; el «ejército oponente» utilizaba paneles azules. (Foto: Pierre Touzin.)



Interior de la torre del M551 mirando desde el puesto del jefe de carro hacia delante y a la izquierda, hacia el puesto del cargador. El diseño poco convencional del cierre es muy evidente en esta imagen. (Foto: Zaloga.)

laciones importantes, donde se utilizaron como fortines en defensas perimetrales. Se les quitaron los motores, no sólo a causa de la falta de recambios, sino también para impedir su empleo en golpes de estado. Los únicos M24 que quedaron operativos fueron unos pocos en el aeropuerto de Tan Son Nhut, con tripulaciones de la Fuerza Aérea vietnamita. Éstos fueron retenidos como fuerza contragolpista por el mariscal del aire Ky, para impedir el empleo de carros del ERV contra su régimen.

El primer uso importante de los carros de combate del ERV tuvo lugar en octubre de 1965, cuando se envió una agrupación acorazada a socorrer el Campamento de las Fuerzas Especiales de Plei Me. Los asesores norteamericanos criticaron la actuación de los M41 en esta operación. El fuego era rápido, pero mal dirigido; se tendió a utilizar los carros tímidamente y de manera estática; hubo poca coordinación con los TAP M113 y los carros tendieron a amontonarse. Uno de los pocos puntos positivos fue que el mantenimiento del ERV era excelente y no se perdió ninguno de los 15 carros del escuadrón. En 1966, EE UU accedió a extender el programa de entrenamiento del ERV y a ampliar la fuerza de los 16 regimientos de caballería acorazada, con 16 escuadrones de carros M41A3 y 15 carros por escuadrón. No obstante, el peso de la lucha acorazada en el ERV descansaba en los escuadrones de infantería con TAP M113, ya que los escuadrones de carros se mantenían a menudo cerca de la base para proteger a los oficiales superiores, o para impedir su empleo en motines y golpes de estado.

Cuando los escuadrones de carros se despolitizaron, a partir de 1968, jugaron un papel más importante en la lucha. La primera confrontación importante entre carros de combate de la Guerra de Vietnam tuvo lugar en febrero de 1971, cuando el ERV atacó en el interior de Laos para interrumpir la ruta Ho Chi Minh. La operación, «Lam Son 719», comprendía la 1.ª Brigada Acorazada y los 11.° y 17.° Regimientos de Caballería Acorazada. Ambas unidades estaban cortas de efectivos, con menos de 17 carros. Las fuerzas del Ejército de Vietnam del Norte (EVN) en la región tenían todo un batallón de carros de combate, y movilizaron parte de un regimiento para hacer frente al ataque del ERV. Fuertes ataques del EVN contra la Zona de Aterrizaje 31 hicieron que se enviase al 11.° y 17.° de Caballería Acorazada a socorrer a las unidades aerotransportadas del ERV. El 19 de febrero de 1971, un M41A3 del 1/11.° de Caballería Acorazada destruyó un T-54. En un encarnizado combate que duró todo un día, fueron destruidos seis T-54 y 16 PT-76 sin pérdidas entre los M41. No obstante, tras seis días de dura lucha, las unidades del ERV fueron expulsadas de la ZA 31 y el EVN continuó atacando a las unidades en retirada. El 27 de febrero, el ataque del EVN fue nuevamente reforzado con carros, pero perdieron 12 PT-76 y 3 T-54, víctimas de los M41 y de las incursiones aéreas tácticas. Otro gran ataque con carros del EVN el 1 de marzo originó la pérdida de 15 carros del EVN por 6 TAP M113 del ERV.

Aunque los carros del EVN y del ERV no tuvieron más encuentros de importancia, las unidades del ERV perdieron un gran porcentaje de vehículos durante la retirada, a causa de las duras condiciones del terreno, averías mecánicas y una falta general de apoyo a las unidades de caballería acorazada en retirada. «Lam Son 719» constituyó la única gran confrontación entre carros antes de las batallas de 1975. Fue la ocasión en que se empleó una mayor cantidad de fuerzas acorazadas del ERV, participando seis escuadrones de carros en un momento u otro (aunque nunca actuaron más de tres simultáneamente). En la operación quedó patente el superior entrenamiento y destreza en combate de los carristas del ERV en comparación con las tripulaciones del EVN, las cuales tuvieron una actuación mediocre en los enfrentamientos entre carros en Laos.

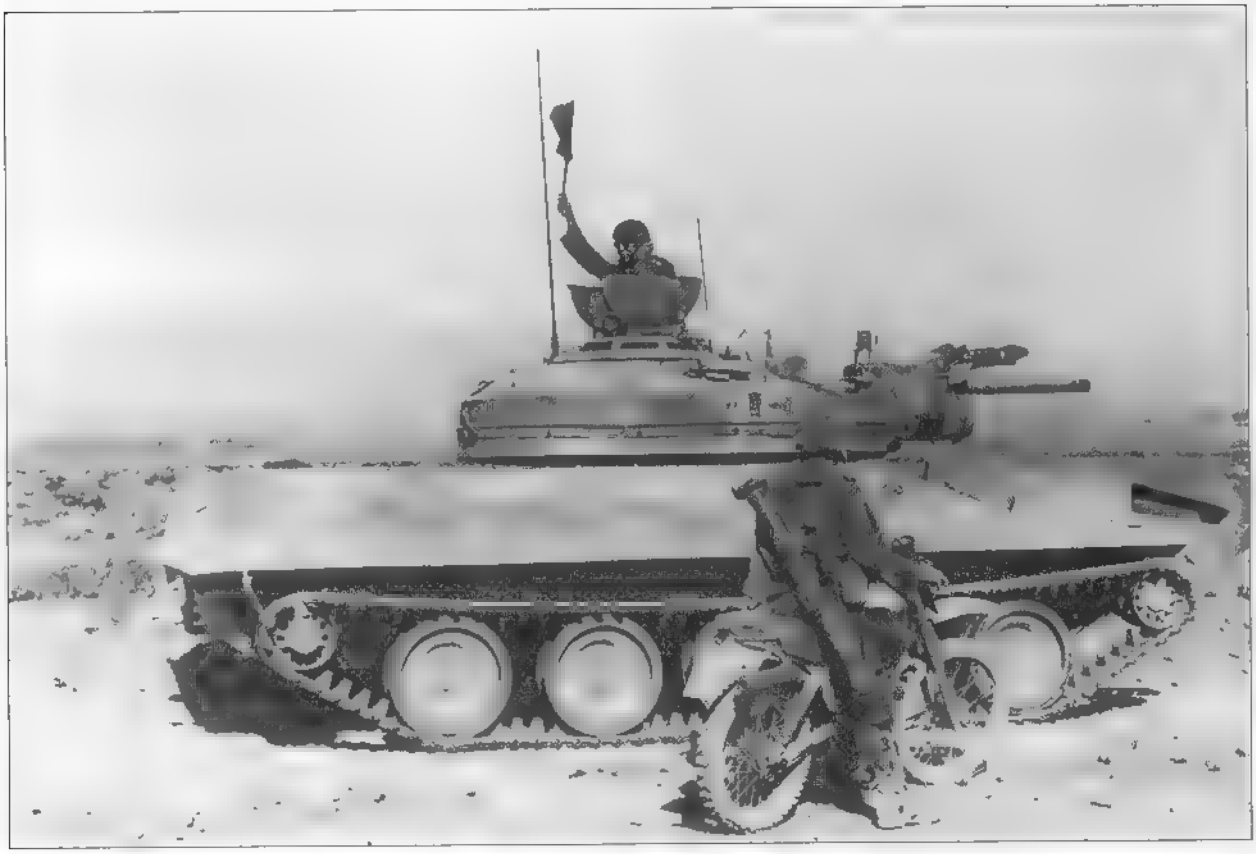
Las fuerzas acorazadas del EVN no eran la única amenaza para los carros del ERV. El 23 de abril de

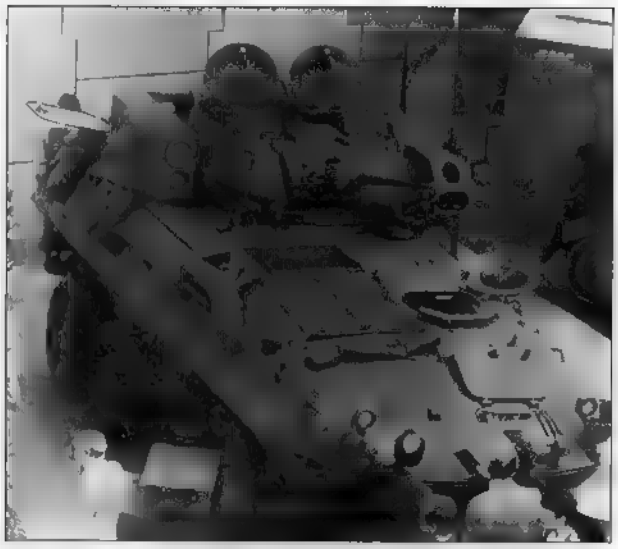
1972, el escuadrón de M41 del 14.º de Caballería Acorazada fue aniquilado en Tan Canh por una barrera de los nuevos misiles 9M14M *Malyutka* («Sagger»). Esta pérdida fue mucho más trágica, dado que el EVN lanzó un gran ataque con carros en este sector poco después. Debido al extenso uso de carros T-54 y T-55 en la ofensiva de 1972, EE UU empezó a suministrar M48A3 al ERV. No obstante, el M41 continuó siendo numéricamente el carro más común en el ERV hasta el momento de la ofensiva del EVN en 1975. El papel de los escuadrones de M41 en la lucha final, en abril de 1975, es poco conocido, aunque se sabe que estas unidades intervinieron intensamente en la defensa de la región de Saigón. El EVN también utilizó durante los combates de abril de 1975 pequeñas cantidades de M41 capturados.

Pakistán

El Ejército paquistaní utilizó el Chaffee en las dos guerras, de 1965 y 1971, contra la India. El M24 no parece haber sido un factor significativo en 1965, en que supuestamente se perdió uno. En 1971 su empleo fue más ostensible. El 29.º de Caballería, estacionado en Bangladesh, incluía los únicos carros de combate paquistaníes en la región oriental. Poseía 72 M24, pero por aquella fecha los carros estaban en muy mal estado; los tubos estaban muy desgastados, lo cual degradaba gravemente su alcance y precisión. La unidad no se mantuvo intacta, siendo dividida en escuadrones que se distribuyeron para dar apoyo a diversas unidades paquistaníes de infantería. Les hicieron frente efectivos muy superiores de carros PT-76 y T-55 indios. Muchos de los M24 fueron víctimas de los cañones contracarro sin retroceso, y otros de los carros indios. El M24 no era rival para el T-55 y no tenía el alcance del cañón del PT-76. Todos los M24 del regimiento se perdieron o se rindieron.

A principios de los años 80 un cierto número de M551 fueron convertidos en M551A2 para ser usados como carros de entrenamiento por la Fuerza Adversaria (OPFOR) en el Centro Nacional de Entrenamiento, en California. Este M551A2 tiene láminas metálicas añadidas en un intento no muy convincente de imitar un BMP soviético. La banda de tela a lo largo de los lados de la torre contiene los detectores de láser MILES empleados para evaluar los combates simulados. (Foto: Michael Green.)





En lugar de carros ligeros, el Ejército de EEUU estaba planeando utilizar un derivado del LAV de los Marines, el M1047, en sus nuevos batallones de MPG (armas móviles protegidas). El Congreso se mostró cauteloso en la adjudicación de fondos, debido a la controversia que rodeó al programa. Este LAV concreto es una versión especialmente modificada con la adición de dos lanzamisiles TOW, y fue exhibido ante altos cargos del Ejército de EE UU y del Dpto. de Defensa en 1983, con la esperanza de reforzar su apoyo al programa. (Foto: Zaloga.)

Cuba

En abril de 1961, cuando la Brigada de Asalto 2506 financiada por la CIA desembarcó en la bahía de Cochinos, Cuba, estaba apoyada por cinco carros M41 del 4.º Batallón (Acorazado). Los carros de combate fueron desembarcados por LCU (buques de desembarco de material diverso) en una playa cerca de Girón y se repartieron para proporcionar fuego de apoyo a la infantería cubana invasora. La CIA creía que las fuerzas acorazadas cubanas se limitaban a un pequeño número de carros JS-3 Stalin, y algunos carros M3 Stuart y M4 Sherman de los tiempos de Batista. En realidad, Castro había recibido varias decenas de T-34/85 y SU-100 de Checoslovaquia en los meses previos a la invasión, despachándose una columna de los mismos hacia la bahía de Cochinos cuando Castro se enteró de los desembarcos. El área de los alrededores de la invasión era poco adecuada para los carros, consistiendo principalmente en marismas costeras con sólo unos pocos pequeños senderos de tierra. Hacia la medianoche del 17 de abril, después de un día de lucha, aparecieron los primeros carros de Castro. Se preparó una emboscada, y de tres carros dos fueron destruidos a quemarropa por los M41 y cañones sin retroceso. El tercero rodeó los restos de los otros dos (aunque fuentes rebeldes cubanas llamaron a los vehículos adversarios carros Stalin, de hecho se trataba probablemente de cañones de asalto SU-100). Antes de que el SU-100 pudiese disparar, fue repetidamente embestido por un M41 invasor que estaba demasiado cerca para utilizar su cañón. El M41 destrozó parte del tubo del cañón del SU-100 y el cañón de asalto se retiró con una oruga rota. Las fuerzas de Castro efectuaron repetidos ataques con carros, pero perdieron otros varios en otros sectores, víctimas de lanzagranadas y cañones sin retroceso de 57 mm. El miércoles 19 de abril, una gran columna trató de invadir las posiciones rebeldes en Girón, pero fue detenida por fuego de M41, perdiendo tres SU-100 o T-34/85 y un BTR-152. Los Walker Bulldog demostraron su utilidad con el fuego de apoyo a las unidades rebeldes, pero empezaron a quedarse sin munición. Uno cayó a manos de la artillería o de fuego de carro, y con el derrumbamiento de las posiciones invasoras, los demás fueron finalmente abandonados por sus tripulaciones.

LOS CARROS LIGEROS SIGUEN VIVOS

Dada su edad, es sorprendente observar que muchos M24 y M41 continúan en servicio, y es probable que sigan estándolo algunos años más. Esto se debe en parte a varios programas de modernización que se han llevado a cabo por todo el mundo. En 1975 la compañía noruega Thune-Eureka empezó a modernizar 54 viejos M24 dotándolos del nuevo nivel NM-116. En lugar de los viejos motores se colocó un Detroit Diesel 6V53T (el mismo motor que usa el TAP M113A1). El cañón original de 75 mm fue sustituido por un cañón francés de baja presión D/925 de 90 mm, y en lugar de la vieja ametralladora coaxial de 7,62 mm se instaló una de 12,7 mm. Se efectuaron asimismo extensas modificaciones internas, como la adición de una cesta de la torre y la sustitución del puesto de ametrallador de casco por un almacén adi-

cional de munición. Los vehículos del Ejército noruego tenían además un telémetro láser Simrad LV3 para mayor precisión de largo alcance. Esta reconstrucción tan extensa se llevó a cabo, en parte, porque los noruegos estaban satisfechos con la durabilidad del M24 y estimaban el coste de la modernización en menos de un tercio del de un carro nuevo comparable. Curiosamente, los noruegos convirtieron también un pequeño número de los M24 restantes en vehículos acorazados ligeros de recuperación.

Napco Industries, en EE UU, obtuvo posteriormente los derechos de esta licencia de modernización, por lo que otros países pueden actualizar sus M24 de esta forma. En Grecia se hizo una demostración del M24 modernizado, pero este país pensó que podía llevar a cabo el proyecto por sí mismo, sin ayuda estadounidense. Utilizando los motores que quedaron excedentes cuando se convirtieron sus M113 al nivel M113A1, los griegos intentaron una conversión similar. No tuvo éxito, y al parecer los M24 se emplean actualmente como puntos de defensa estática litoral, hasta que el Ejército griego decida si quiere pagar una reconstrucción completa como la del NM-116. Taiwan está remotorizando sus M24 con el bloque motor de la conversión de Napco, pero aparentemente no ha cambiado el cañón.

Del mismo modo, el M41 ha sido objeto de diversos intentos de modernización. En España, los M41 fueron reconstruidos empleando otra oferta de Napco, que incluye la sustitución del viejo motor por un Detroit Diesel 8V71T como el de los cañones autopropulsados M109 y M110. Aproximadamente la mitad de los Walker Bulldog continuaron como carros con su cañón de 76 mm, y con los nuevos mandos Cadillac Gage para el mecanismo de la torre. Los restantes se previó que fueran convertidos en cazacarros armados con misiles, y la transformación fue desarrollada por Talbot SA, dando lugar al vehículo Cazador, armado con misiles TOW o HOT. El tipo TOW consiste en un casco extensamente reconstruido y una remotorización de Napco, con un lanzador de muñón elevado Emerson Electric TOW Under Armor (TUA) como el empleado en el ITV (vehículo TOW mejorado) M901 norteamericano. Se ha desarrollado una conversión similar para el HOT, aunque sin el montaje de muñón elevado. Finalmente, el Ejercito de Tierra abandonó la idea de invertir más fondos en estos viejos carros

Brasil emprendió un programa parecido llamado M41B. El M41B fue desarrollado por Bernardini empleando un motor diesel DS-14 de 400 hp, fabricado bajo licencia por Saab Scania. Además de estos trabajos de remotorización, las compañías belgas PRB y Cockerill desarrollaron conjuntamente un nuevo cañón principal para el M41, el cañón de baja presión NR8510 Mk IV de 90 mm. Como mínimo se han realizado 22 de estas conversiones para Uruguay. Es bastante probable que otros países que todavía tienen M24 y M41 se embarquen en proyectos de remotorización y reconstrucción análogos. El M24 y el M41 son vehículos robustos y fiables, y su reconstrucción ofrece una alternativa económicamente muy atractiva comparada con la adquisición de carros completamente nuevos.

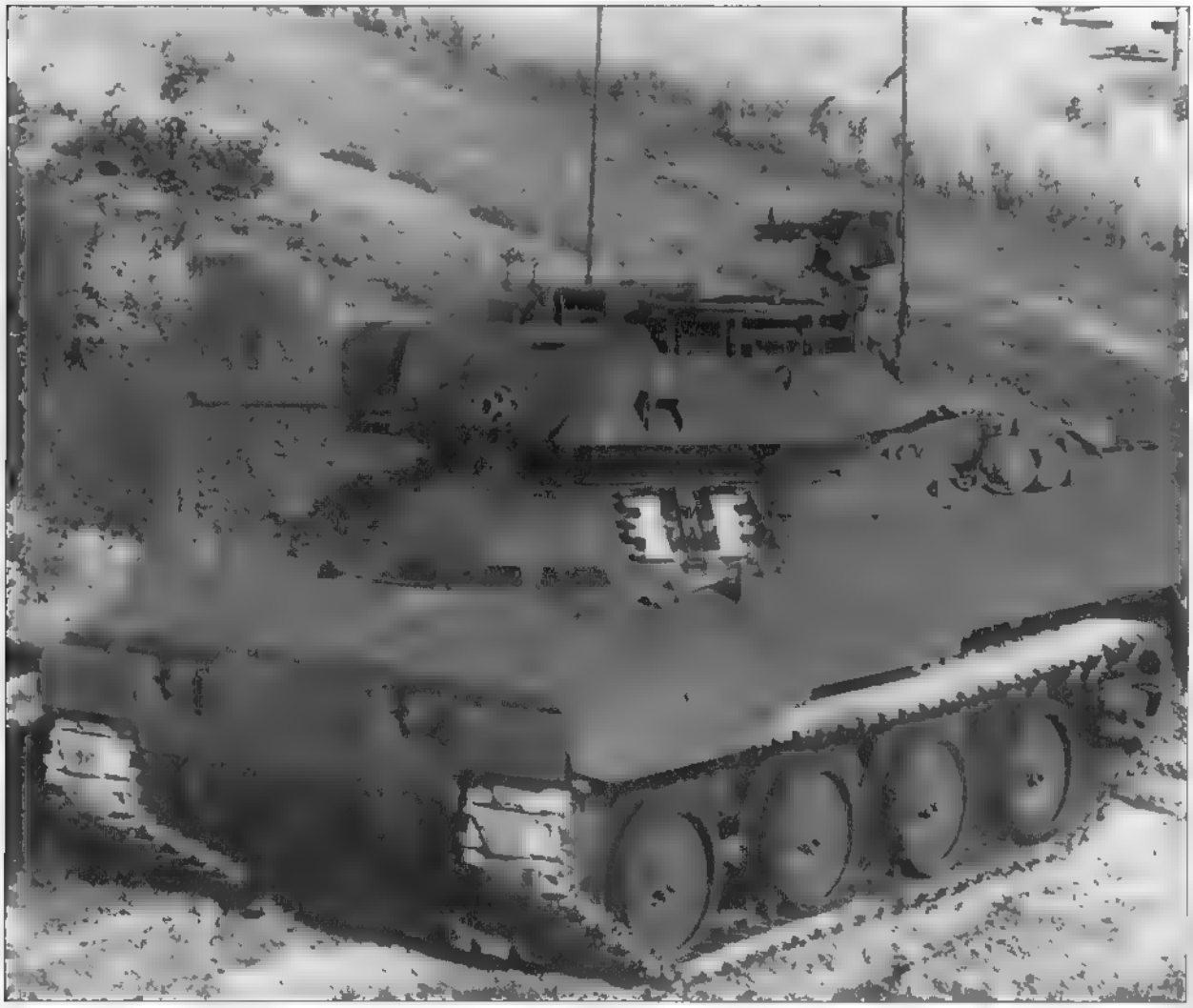
El M551 fue finalmente sustituido en los regimientos de caballería acorazada por el Vehículo de Combate Bradley. La versión M2 es para la infantería y transporta más personal; el M3 de la caballería lleva dos exploradores en el casco, con munición adicional para el armamento principal, y no tiene troneras en el compartimento trasero. (Foto: Zaloga.)

LÁMINAS EN COLOR

A1: M24, 79.º Batallón de Carros de EE UU; río Han, Corea, 1950.
El 79.º Batallón pintó muchos de sus carros con caras de tigre, en un intento peculiar de infundir temor a los supuestamente supersticiosos adversarios chinos. Estos esquemas se aplicaban tanto a sus M4A3E8 Sherman como a los M24 de la Compañía «A», como se ilustra aquí. Los códigos del guardabarros, 25-79 A-12, indican que el batallón estaba agregado a la 25.ª División de Infantería.

El ARSV XM800 era un atractivo proyecto de carro ligero de exploración desarrollado por FMC para sustituir al desafortunado M114. Fue, sin embargo, cancelado, y el programa de reemplazo del M114 y M551 se integró en el programa del VCI M2/VCC M3. (Foto: FMC Corp.)

A2: M24, 1.er Régiment de Chasseurs à Cheval; Indochina, 1953.
Los Chaffee franceses se dejaron generalmente en el esquema verde olivo apagado liso. Los distintivos incluyen el emblema regimental del 1.º RCC pintado a todo color en el lado izquierdo de la torre. El dibujo auxiliar muestra el distintivo tradicional francés del escuadrón de carros, en este caso un corazón rojo en un cuadrado blanco, pintado en el lado derecho de la torre, en la misma posición. El número individual, «5», está en blanco. En la plancha del glacis están el nombre del vehículo, *Metz*, el número de serie, precedido como es habitual por una pequeña bandera tricolor, y el círculo amarillo de paso de puentes. El nombre y número de serie están en rectángulos negros. El segundo se repetía, de la misma forma, en el borde inferior trasero del compartimento para pertrechos de la torre.



Entre finales de los años 70 y principios de los 80, AAI Corp. desarrolló varios carros ligeros a partir del banco de pruebas experimental HSTV-L, con la esperanza de interesar al Ejército de EE UU y a los Marines en su adquisición para la Fuerza de Despliegue Rápido. Este carro está armado con un revolucionario cañón automático Ares XM274 de 75 mm. Carros como éste fueron propuestos para el programa del Ejército del Cañón Protegido Móvil, que pretende contar con un nuevo carro ligero en los años 90. (Foto: AAI Corp.)

B1: M24, 3.er Batallón de Carros, Ejército de Tierra de Japón, 1970.
En los años 70, las unidades de carros del Ejército de Tierra japonés empezaron a utilizar insignias llamativas; algunas, como el escorpión rojo y amarillo del 3.er Batallón de Carros, se aplicaban a unidades enteras, mientras otras diferían a nivel de compañía.

B2: M24, Centro de Entrenamiento de Carros del Ejército surcoreano; Kwang-ju, 1953.
El Ejército de la República de Corea fue provisto inicialmente de un pequeño número de cazacarros M36, y más tarde con M24. Sólo después de la guerra llevaron los carros coreanos la insignia nacional de la RC ilustrada aquí.

B3: M24, Escadron de Marche du 1.er RCC; Dien Bien Phu, marzo de 1954.
Los «Bison» fueron mimetizados por sus tripulaciones tras ser vueltos a montar. Las pocas fotos que se conservan de los carros durante el asedio a Dien Bien Phu muestran que algunos estaban pintados con bandas amarillo tierra y otros, con lo que parece ser amarillo tierra y pardo rojizo, siendo este último casi con seguridad lodo local. El tamaño y distribución de las bandas miméticas variaba ampliamente de un carro a otro; la mayoría parece haber preferido un esquema denso de trazos básicamente en diagonal, pero las fotos del *Conti* sugieren grandes áreas al azar en amarillo. Los nombres de los carros estaban pintados en mayúsculas blancas en los lados de la torre; la inscripción era bastante tosca en algunos casos, pero el *Conti* muestra un pulcro estarcido en el estilo habitual francés grueso/fino. Ésta era la montura del comandante del escuadrón, el heroico cap. Yves Hervouèt, quien, herido primero en un brazo y luego en el otro, continuó dirigiendo contraataques con ambos brazos enyesados (sobrevivió al sitio, pero no a los campamentos de

AAI Corp. desarrolló asimismo un derivado de su RDF/LT, con el mismo cañón de 76 mm que el carro M41, destinado a la exportación; EEUU no permite la venta al extranjero del nuevo cañón automático Ares de 75 mm. (Foto: AAI Corp.)

la muerte del Vietminh). Obsérvese la radio de infantería apoyada en el lado más alejado de la cubierta posterior y los tubos con munición de respeto en los guardabarros, rasgos ambos que se ven en las fotos del *Conti*. Los «Bison» disparaban a menudo de 60 a 100 proyectiles en una acción, y el almacenamiento interno de 48 era bastante insuficiente. Este carro resultó muy dañado el 5 de abril, durante un contraataque sobre el puesto fortificado «Huguette 6»; fue recuperado y utilizado como fortín estático en el sur de la pista de aterrizaje durante el resto del asedio.

C1: M24, Patrulla de Seguridad de la Fuerza Aérea survietnamita; aeródromo de Tan Son Nhut, Rep. de Vietnam, 1968.

Después de que el ERV fuese reequipado con M41, los únicos M24 que siguieron siendo plenamente operativos fueron los carros de la Fuerza Aérea, que servían como fuerza preventiva contragolpista para el Primer Ministro Ky. Estaban mimetizados de verde olivo apagado, verde bosque y rojo tierra. A este carro se le puso el nombre de *Vic Morrow*, el actor de TV que intervenía en la popular serie *Combat*. Parece que algunos de estos Chaffee también exhibían una gran insignia roja pintada en el techo, pero se desconocen los detalles.

C2: M24, Regimiento de Caballería de Mecklenburgo, 1.ª Brigada Mixta Independiente portuguesa, 1978.

Este llamativo Chaffee sirvió en la caballería acorazada portuguesa hasta ser retirado a principios de los años 80. El esquema mimético es amarillo arena y rojo tierra sobre el verde olivo apagado básico. El emblema del regimiento está pintado en el costado de la torre; los distintivos de los guardabarros delanteros son las insignias de la brigada y del regimiento. El regimiento de caballería que lleva este nombre ha servido en el Ejército portugués desde el siglo XVIII.

D1: M41A3, 7.ª Compañía de Carros de Exploración, Ejército de Tierra de Japón, 1979.

Las compañías de exploración agregadas a las divisiones de infantería japonesas utilizaban a menudo una insignia distinta de la del batallón de carros agregado a la división. En el caso de la 7.ª División de Infantería,

tanto la compañía de exploración como el batallón de carros empleaban variaciones de un «7» estilizado, pero en la primera estaba grabado sobre un escudo rojo.

D2: M41A3, 24.° Batallón de Carros, Ejército de Tierra de Japón, 1980.
Este batallón utiliza un águila estilizada con el número del batallón como insignia. Muchos batallones emplean también números tácticos en la torre, como en este caso. Los distintivos frontales del casco son el número de serie del vehículo (izquierda), la identificación de la unidad (derecha) y la tradicional *oka*, o insignia de la flor de cerezo (centro).

D3: M41A3, 3.ª Compañía de Carros, 13.° Batallón de Carros, Ejército de Tierra de Japón, 1982.
El 13.° es uno de los batallones de carros japoneses con distintivos más llamativos. Cada compañía tiene una insignia diferente; en el caso de la 3.ª, este espléndido y pintoresco dragón.

E1: M41A1, Real Cuerpo Acorazado de Nueva Zelanda, 1980.
El Walker Bulldog fue utilizado en cantidades limitadas por el RNZAC hasta ser finalmente retirado en 1983. A finales de los años 70 estaban mimetizados como en la ilustración, según un esquema verde oscuro, marrón oxidado, negro y arena, distribuidos de forma muy parecida a los del Ejército de EE UU.

E2: M41A3, Escuela de Blindados del ERV; Thu Duc, Rep. de Vietnam, 1971.
La Escuela de Blindados era una de las pocas unidades de carros survietnamitas que exhibía insignias en sus vehículos. Este motivo de elefante estilizado se llevaba a ambos lados de la torre. El número de serie del

Talbot SA desarrolló en España este vehículo cazacarros llamado Cazador, basado en el M41; el Ejército de Tierra español planeó convertir aproximadamente la mitad de sus Bulldog a esta configuración, mientras los restantes eran remotorizados. El lanzamisiles TOW de este vehículo es del mismo tipo utilizado en el cazacarros norteamericano ITV M901 sobre bastidor de M113. (Foto: Talbot SA.)

vehículo estaba marcado debajo del morro, y en la plancha trasera inferior en un rectángulo amarillo cromo; un círculo con las letras «TG» figuraba en el guardabarros derecho.

F1: M41A3, Ejército brasileño, 1975.
El Ejército brasileño emplea la insignia nacional tradicional, la «Osa Mayor» en un círculo. El número de serie del vehículo, «EB-109» (Ejército brasileño 109) se lleva en el costado de la torre, junto con el emblema de la unidad de carros.

F2: M41A1, 40.° Batallón de Carros de EE UU; Fort Richardson, Alaska, 1961.
El 40.° Batallón de Carros fue extensamente utilizado en juegos de guerra árticos en Alaska, y con frecuencia jugó el papel de las Fuerzas Agresoras. El triángulo verde dentro de un círculo blanco fue la insignia adoptada por las unidades de dicho bando. Durante los ejercicios de invierno, los carros eran mimetizados con un encalado a bandas aplicado por aspersión sobre el color de base.

F3: M41A3, Brigada de la Guardia Presidencial de la República de Vietnam; Saigón, 1968.
Este M41 lleva un rayo blanco y el nombre *Vu Bao* (Tigre Decidido). Un pequeño número de Walker Bulldog estaban estacionados en el Palacio Presidencial como fuerza antigolpista, después de que los anteriores M24 fuesen puestos fuera de combate durante las luchas de 1963. Se utilizaban también para desfiles en la capital.

G1: M551, 3/4.° de Caballería de EE UU, República de Vietnam, 1969.
El 3.er Esc. del 4.° Regimiento de Caballería Acorazada de EE UU fue uno de los dos escuadrones que recibió el problemático M551 Sheridan en Vietnam. La insignia consistía en la tradicional banderola roja y blanca de la Caballería y el número del vehículo, «36». Como era habitual en Vietnam, las tripulaciones añadían nombres oficiosos, en este caso, *Sudden Death*. En este carro es evidente la gran cantidad de pertrechos externos; el interior del Sheridan estaba considerablemente atestado.

G2: M551, 1/11.° de Caballería de EE UU, República de Vietnam, 1969.
Las torres de los Sheridan en Vietnam pronto adquirieron no sólo una plancha de blindaje diseñada a propósito, apodadas «nidos de cuervo» o «jaulas», sino también con frecuencia ametralladoras adicionales; algunas fotos muestran ejemplares con hasta cuatro M60 montadas exteriormente. Este carro de la Sección C, 1.er Esc., 11.° Reg. Cab.Acor., parece tener dos bandas blancas en el cañón, que identifican al 2.° Pelotón. En el costado del casco figura el estarcido normal, en este caso «U.S.ARMY/12C 80368», y el nombre del vehículo, *Canary Cage II*. Se ha pintado una inscripción en el tubo del cañón de 152 mm: «152 INSTAMATIC». Hay una buena cantidad de pertrechos externos en la torre, incluyendo una ristra de granadas de fumígenos; aparte de la necesidad operativa de tenerlas a mano, se daba también el extraño pero vital hecho de que las granadas de fumígenos verdes –¡y sólo las verdes!– resultaron ser un eficaz repelente de las feroces abejas locales.

H1: M551A1, 7.° Ejército de EE UU; República Federal de Alemania, 1976.
A mediados de los años 70, las unidades acorazadas del 7.° Ejército en Alemania empezaron a experimentar modelos de mimetizado. Estos esquemas no deben confundirse con los posteriores, de finales de los años 70. Los esquemas del 7.° Ejército pueden distinguirse por sus bandas de color más anchas, la falta de dibujos de «pata de gallo» característicos y sus colores más brillantes, en este caso rojo tierra, verde bosque, arena y negro.

H2: M551A1, 4/64.° Acorazado, 82.ª División Aerotransportada de EE UU; 1981.
El 4/64.° es el último batallón de carros norteamericano equipado todavía con Sheridan, y ha sido la única unidad extensamente utilizada en el cometido aerotransportado. Este carro está pintado en el esquema de finales de los 70: verde bosque, gris de campaña, arena y negro. En los costados del casco está el símbolo de la compañía, un cuadrado, con el número del vehículo en su interior. Los parachoques delanteros y traseros llevan los códigos estándar.

CARROS DE COMBATE

El **M24 Chaffee** fue muy bien recibido por los carristas de las divisiones acorazadas, batallones de carros independientes y escuadrones de reconocimiento de caballería estadounidenses que tuvieron la suerte de ver sustituidos sus M5A1 hacia finales de 1944. El Chaffee era más espacioso y tenía una potencia de fuego netamente superior, aunque seguía estando demasiado débilmente blindado para resistir el fuego de un cañón de carro o contracarro, pero la mayoría de batallones de carros habían aprendido a utilizar sus viejos M5A1 con circunspección para minimizar el peligro que representaba su débil blindaje. Sin embargo, seguía existiendo la opinión general de que se necesitaba un carro de exploración ligero y móvil para equipar los nuevos batallones de reconocimiento; aunque el nuevo carro no tenía que ser significativamente distinto del M24 en cuanto a blindaje o movilidad, poseería una mayor potencia de fuego. El proyecto se inició en julio de 1946 y, tras sucesivas modificaciones, dio lugar a dos versiones denominadas **M41** y **M41A1**.

En enero de 1959 se iniciaron estudios conceptuales sobre un nuevo sistema revolucionario que parecía soslayar el problema tradicional de los carros ligeros: insuficiente potencia de fuego contra los carros de combate coetáneos. En lugar de utilizar un cañón de ánima rayada, con las intensas fuerzas de retroceso resultantes, se sugirió un novedoso cañón/lanzamisiles. El principal proyectil contracarro sería un pequeño misil, que produciría una fuerza de retroceso modesta sobre el bastidor, y, en consecuencia, no exigiría el empleo de un carro especialmente grande o pesado. El sistema recibió el nombre en código de Shillelagh, y se planeó incorporarlo en un nuevo carro ligero. El programa de desarrollo del Shillelagh resultaría uno de los intentos de desarrollo de carros más complicados y controvertidos de los años 60, ocasionando serias repercusiones en el despliegue del carro M551. En abril de 1965 se concedió el primer contrato para una producción inicial limitada del **M551 Sheridan**, aún cuando el problema de la munición no estaba completamente resuelto.

OTROS TÍTULOS DE LA COLECCIÓN

LA GUERRA DE INDOCHINA
LOS CARROS PESADOS KV-1 Y KV-2
LOS EJÉRCITOS ÁRABES EN LAS GUERRAS DE ORIENTE MEDIO
EL CARRO DE CRUCERO CRUSADER
DIVISIÓN PANZER

OSPREY MILITARY

RBA